



Nota van B&W

Onderwerp Vaststelling evaluatie Ringdijkbeleid en uitvoeringsprogramma korte termijn

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen, S. Bak
Collegevergadering 12 juli 2011
Inlichtingen M. van Munster (023 567 44 72)
Registratienummer 2011.0024946

1. Inleiding/context

In 2010 hebben wij het Ringdijkbeleid¹ geëvalueerd. Het doel van de evaluatie was in beeld te brengen in hoeverre het gevoerde beleid effect heeft gehad op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Wij hebben aan een extern bureau opdracht gegeven objectieve gegevens te verzamelen en tevens de subjectieve beleving van de bewoners ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid in beeld te brengen. Alle verkregen gegevens zijn verwerkt in een concept rapport (Evaluatie verkeersmaatregelen Ringdijk Haarlemmermeer, bijlage 1). Dit concept rapport is op 1 november 2010 door de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer aan de dorps- en wijkraden gepresenteerd. Op 15 februari jl. heeft een informatiebijeenkomst voor dorpsraden en belanghebbenden plaatsgevonden, waarbij het uitvoeringsprogramma voor de benodigde maatregelen op korte termijn is besproken. De resultaten van deze bespreking hebben wij in dit uitvoeringsprogramma verwerkt. Deze nota gaat eerst in op de evaluatie en de resultaten hiervan. Vervolgens geven wij aan welke maatregelen wij op korte termijn zullen treffen. Deze knelpunten willen wij vooruitlopend op het Deltaplan Bereikbaarheid oplossen, omdat het maatregelen betreft die:

- de verkeersveiligheid verbeteren;
- gevraagd zijn door bewoners;
- relatief snel kunnen worden uitgevoerd en dus niet op het Deltaplan hoeven te wachten.

Tevens geven wij een overzicht van de mogelijke maatregelen op (middel)lange termijn. Deze maatregelen wegen wij af binnen het Deltaplan Bereikbaarheid en overige grootschalige projecten en/of maatregelen op structuurniveau.

Op 10 mei 2011 hebben wij kennis genomen van de evaluatie Ringdijkbeleid en het uitvoeringsprogramma korte termijn en deze documenten vrijgegeven voor participatie. Evaluatie en uitvoeringsprogramma hebben vier weken ter inzage gelegen.

Hierop zijn twee reacties binnengekomen, die in het uitvoeringsprogramma zijn verwerkt.

¹ In 1997 is gestart met het Ringdijkbeleid (nota Perspectief voor de Ringdijk). In 1999 en 2004 is het Ringdijkbeleid bijgesteld aan de hand van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig en de Wegcategorisering.

2. Evaluatie Ringdijkbeleid

De evaluatie van het Ringdijkbeleid bestaat uit een analyse van de feiten (beoordeling van de inrichting, ongevallencijfers, intensiteiten en snelheid) en een belevingsonderzoek.

Voor de feitelijke analyse werd een antwoord gezocht op de volgende vragen:

1. Hoe heeft het aantal ongevallen op de Ringdijk zich in de loop der jaren ontwikkeld?
2. Zijn de in het kader van het Ringdijkbeleid genomen verkeersmaatregelen terug te zien in de ongevalgegevens?
3. Past de huidige inrichting (vanuit verkeersveiligheid gezien) bij de functie van de weg?

Om de ervaringen van de bewoners en gebruikers te onderzoeken hebben wij een enquête gehouden. Tevens is aanvullend een rondgang over de Ringdijk met vertegenwoordigers van de dorpsraden gehouden. De daarbij gesignaleerde knelpunten hebben wij in de verdere analyse van het Ringdijkbeleid verwerkt.

2.1. Analyse van de feiten

Inrichting wegvakken

Op basis van het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig is de Ringdijk in het huidige Categoriseringsplan uit 2004 voornamelijk gecategoriseerd als erftoegangsweg en ingedeeld in 30 km/h-zones, 50 km-wegen en 60 km/h-zones.

De inrichting van de verschillende wegvakken komt grotendeels overeen met de functie en het gebruik van de weg. De 60 km/h-zones zijn volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. De vormgeving van de 50 km/h-wegen, met name delen in de overgang tussen 30 km/h- en 60 km/h-zones, komt niet overeen met de kenmerken voor een dergelijke weg. Het onderscheid tussen deze wegen is niet altijd duidelijk. Op de Ringdijk is het toepassen van fysieke snelheidsremmende maatregelen echter beperkt mogelijk, vanwege de trillingsoverlast voor niet onderheide woningen.

Ook enkele 30 km/h-zones zijn niet eenduidig ingericht. Een voorbeeld hiervan is het toepassen van fiets(suggestie)stroken in 30 km/h-zones.

Veiligheid

Uit een analyse van de ongevallen blijkt dat in het algemeen de verkeersveiligheid op de Ringdijk is verbeterd.

Het aantal – door de politie geregistreerde – ongevallen laat vanaf 1997, het jaar waarin de gemeente is gestart met het Ringdijkbeleid, gemiddeld een daling zien. Dit is met name het geval in de periode tussen 1997 en 2004. Vooral na de maatregelen die rond het jaar 2000 zijn getroffen², is een duidelijke daling van het aantal ongevallen te zien. De veiligheid van vooral gemotoriseerd verkeer is toegenomen, maar ook onder langzaam verkeer is het aantal ongevallen afgenomen. Een aandachtspunt is de positie van fietsers die onder druk komt bij wegversmallers en bij locaties met wachtrijvorming.³

² Deze bestonden uit het plaatsen van flitspalen binnen en buiten de bebouwde kom; het aanleggen van rode fietsstroken en het aanbrengen van versmallingen.

³ Zie Evaluatie Ringdijkbeleid, analyse van verkeersgegevens, blz. 7-9.

Verkeersdruk (snelheid/intensiteiten)

Snelheid

Uit metingen van de snelheid blijkt dat in de 30 km/h-zones en de 60 km/h-zones structureel harder wordt gereden dan de maximum toegestane snelheid. Vooral in de 30 km/h-zones is de maximum toegestane snelheid voor weggebruikers onvoldoende herkenbaar en daardoor is het gewenste gedrag moeilijk af te dwingen. In de delen met een maximum snelheid van 50 km/h houdt men zich overwegend redelijk aan de maximum snelheid.

Intensiteiten

- De intensiteiten op de meeste dijkvakken passen bij de functie van de weg (erftoegangsweg). Op het zuidelijk deel van de Ringdijk liggen de verkeersintensiteiten over het algemeen ruim onder de acceptabele waarden voor de categorie erftoegangsweg. Intensiteiten op de noordelijke helft van de Ringdijk liggen rond of soms boven de acceptabele waarde. De verkeersintensiteiten zijn op vier locaties hoger, dan bij het type weg als acceptabel kan worden beschouwd, namelijk op de:
 - a. Aalsmeerderdijk, tussen Rijsenhout en Aalsmeerderbrug (route naar N201);
 - b. Bennebroekerdijk, ter hoogte van Zwaanshoek (gebiedsontsluitingsweg);
 - c. Hillegommerdijk tussen Zwaanshoek en Beinsdorp met Hillegommerdijk ter hoogte van Beinsdorp (gebiedsontsluitingsweg, deel van doorgaande route Venneperweg naar Meerlaan (Hillegom));
 - d. Aalsmeerderdijk tussen Rijsenhout en de Kruisweg N201 (route naar N201).De realisatie van de verbinding tussen de N206 en de N205 zal bijdragen aan de oplossing van te hoge intensiteiten op de vier genoemde wegvakken. Deze verbinding zal er onder meer voor zorgen dat (vracht)verkeer van en naar de Bollenstreek straks niet meer over lokale wegen hoeft te rijden en er daardoor minder doorgaand verkeer in de verschillende dorpen aan de westkant van de Ringdijk zal zijn.
- Het aandeel vrachtverkeer blijft bijna overal zeer beperkt (minder dan 5%). In de nabijheid van (grotere) bedrijven kan dit aandeel hoger zijn.

Versterken recreatieve fietsroutes

Een van de doelstellingen van het Ringdijkbeleid is de recreatieve fietsroutes op de Ringdijk te versterken. Dit vindt plaats door het aanbrengen van voorzieningen voor fietsers (rode fietsstroken) en door het terugdringen van de intensiteiten van het verkeer.

Uit de beschikbare gegevens kan niet geconcludeerd worden dat de recreatieve functie van de Ringdijk voor fietsers is versterkt. Uit de evaluatie is echter wel naar voren gekomen dat de Ringdijk regelmatig door fietsverkeer gebruikt wordt op recreatieve wijze. Het aanbrengen van (rode) fietsstroken is een positieve ontwikkeling hierin. Inmiddels worden daarom ook fietsstroken in 30 km/h-zones aangebracht, alhoewel dit volgens het landelijk beleid niet gebruikelijk is en het Ringdijkbeleid hierin niet voorziet. (Rode) fietsstroken geven fietsers echter extra comfort en veiligheidsgevoel. Bij de actualisering van het Ringdijkbeleid in het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid, zullen wij bezien of het Ringdijkbeleid op dit punt aangepast dient te worden.

2.2. Beleving bewoners en gebruikers

Uit de enquête blijkt dat ruim 70% van de bewoners de Ringdijk als een onveilige weg ervaart. Dit komt vooral door de (te) hoge snelheden en het gevoel van onveiligheid door de gekozen snelheidsremmende maatregelen (chicanes) en - in mindere mate - de gelijkwaardige kruispunten. Onveiligheid wordt met name ervaren door fietsers, bij het opnieuw invoegen en kruisen met het autoverkeer bij versmallingen.

Met name bij 30 km/h-zones is de inrichting onvoldoende herkenbaar, omdat er te weinig snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen. Dit heeft een negatief effect op het rijgedrag van weggebruikers en leidt tot een onveiligheidsgevoel.

Er is een verschil in beleving tussen het zuidelijk deel en het noordelijk deel van de Ringdijk. De zuidelijke helft van de Ringdijk wordt ervaren als redelijk verkeersluw. Op het noordelijk deel wordt de verkeersdruk door de meerderheid van de respondenten als overlast ervaren. Tevens wordt hinder ondervonden van vrachtverkeer op de Ringdijk, op wegvakken waar bedrijven gevestigd zijn, bijvoorbeeld in Rijsenhout, Zwaanshoek, Cruquius en Beinsdorp. Fietsstroken – liefst in rood – worden wel positief ervaren door gebruikers.

Bewoners zijn veelal van mening dat de ervaren verkeersveiligheid beter wordt als snelheidsremmende maatregelen (chicanes) worden verwijderd, 50km/uur wordt ingesteld en flitspalen worden geplaatst.

2.3. Aanbevelingen

In de evaluatie Ringdijkbeleid wordt zowel vanuit een analyse van de feiten als vanuit de beleving van bewoners en gebruikers geconcludeerd dat de gestelde doelen (verbeteren verkeersveiligheid, verminderen verkeersoverlast, versterken recreatieve fietsroute) maar gedeeltelijk zijn gehaald. De volgende aanbevelingen worden gedaan:

- Onderzocht moet worden in hoeverre het toepassen van fysieke snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels en plateaus, op wegvakken waar de maximum snelheid wordt overtreden mogelijk is. De drempel bij de komgrens wordt als goede maatregel ervaren. In het kader van Wegcategorisering en het Deltaplan Bereikbaarheid zal echter rekening moeten worden gehouden met de vaak nogal grote afstand tussen drempel en eerste bebouwing. Waar fysieke maatregelen niet mogelijk zijn, wordt gezocht naar alternatieven. Maatregelen binnen de bebouwde kom, in verblijfsgebieden, zijn echter niet altijd mogelijk. Gedragsbeïnvloeding zal hier het beeld bepalen.
- Er dient eenduidigheid ten aanzien van fiets(suggestie) stroken in 30 km/h-zones op de Ringdijk te komen.
- Aandacht voor de veiligheid van fietsers blijft wenselijk. Met name de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietsers kan worden verbeterd door aanpassing van bepaalde inrichtingselementen, zoals de chicanes en de voorrangregeling op kruispunten. De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de specifieke verkeerssituatie en dienen in sommige gevallen nader onderzocht te worden.
- De intensiteiten op de meeste dijkvakken passen bij de functie van de weg (erftoegangsweg). Uit de enquête blijkt echter dat wel een hoge verkeersdruk wordt ervaren, met name in het noordelijk deel van de Ringdijk. Op locaties waar zich een hoge verkeersintensiteit voordoet, moet uit aanvullend onderzoek blijken, welke maatregelen hiertegen getroffen kunnen worden.
- In de nabijheid van (grotere) bedrijven moet bekeken worden hoe de ervaren overlast door vrachtverkeer opgelost kan worden.

3. Uitwerking knelpunten

Uit de rondgang en de evaluatie is een lijst van circa 44 belangrijkste knelpunten naar voren gekomen. Deze lijst is afgestemd op de objectieve gegevens en op de wensen van de bewoners. Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst op 15 februari jl. zijn nog negen knelpunten toegevoegd.

De 53 knelpunten en de bijbehorende maatregelen hebben wij beoordeeld op basis van criteria zoals veiligheid, technische haalbaarheid van een inrichtingsvoorkeur en betaalbaarheid. Met behulp van deze criteria hebben wij bepaald welk knelpunt het meest verkeersonveilig is en of de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren is. Uit dit proces volgt een indeling in korte en (middel)lange termijn oplossingen. Van de 53 knelpunten willen wij er 31 op korte termijn oplossen. Het gaat hierbij om knelpunten die:

- urgent zijn en zowel vanuit objectieve verkeersveiligheidsoverwegingen als vanuit de beleving van de bewoners/gebruikers om een snelle aanpak vragen;
- relatief snel op te lossen en uit te voeren zijn binnen een tijdsbestek van 8 maanden in 2011;
- financieel haalbaar zijn door beschikbare middelen of cofinanciering uit andere projecten.

3.1. Maatregelen op korte termijn (2011 - 2012)

Urgentiepunten vanwege verkeersveiligheid

De urgentiepunten die wij op korte termijn zullen oplossen zijn punten die aansluiten bij de aanbevelingen van de evaluatie op het gebied van verkeersveiligheid, met name voor (brom) fietsers en het zicht voor het verkeer. In dit kader zullen wij bijvoorbeeld de bestaande chicanes op gevaarlijke locaties, zoals onder viaducten of in bochten verduidelijken, aanpassen of verwijderen. Deze urgentiepunten sluiten ook aan bij de beleving van de bewoners en gebruikers van de Ringdijk.

Snel te realiseren

Naast de urgentiepunten zullen wij nog enige snel te realiseren maatregelen treffen. Deze maatregelen beïnvloeden vooral de snelheid en intensiteit van het verkeer, verduidelijken de verkeerssituatie of zijn voortgekomen uit wensen van dorpsraden. Hieronder vallen:

- het aanbrengen van eenvoudige snelheidsremmende maatregelen, zoals plateaus of drempels, op locaties waar dit mogelijk is. In de praktijk zal dit met name buiten de bebouwde kom zijn, op wegvakken waar weinig – niet onderheide - woningen voorkomen;
- het ophangen van dynamische snelheidsinformatieborden, zogenaamde smileys;
- het aanpassen van bebording/belijning;
- het plaatsen van extra bewegwijzering om vrachtverkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de Ringdijk. Dit betreft deels provinciale wegen waarvoor wel eerst toestemming van de provincie vereist is. Voor het echt terugdringen van vrachtwagenoverlast zijn grote infrastructurele maatregelen nodig, die alleen op lange termijn gerealiseerd kunnen worden.

Een aantal van de voorgenomen chicanes (versmallingen) op de Hillegommerdijk wordt niet geplaatst, omdat zij op dit wegvak met hoge verkeersintensiteit de doorstroming vooral bij geopende brug niet bevorderen. Door afwijkend rijgedrag van wachtend verkeer levert dit geen extra verkeersveiligheid op. Hiervoor is dan ook geen draagvlak onder de bewoners/gebruikers.

De 31 maatregelen die wij op korte termijn aanpakken, zijn in bijlage 2 (Uitvoeringsprogramma korte termijn Evaluatie Ringdijkbeleid) nader omschreven. Enkele van deze maatregelen zijn al uitgevoerd of in voorbereiding.

3.2. Maatregelen op (middel)lange termijn vanaf 2012

De resterende knelpunten (bijlage 3) kunnen niet op korte termijn worden opgelost, maar zijn complexer van aard en vragen om een (middel-)lange termijn aanpak.

Deze knelpunten hebben vooral te maken met:

- snelheden en intensiteiten in relatie tot het gebruik, vormgeving en de functie van de weg;
- handhaving van de maximum snelheid, bijvoorbeeld door flitspalen en mobiele handhaving;
- de herinrichting van de weg (complexere infrastructurele maatregelen op kruispunten en/of dijkvakken of een eenduidige inrichting van de weg, inrichtingsplannen op dijkvakniveau);
- maatregelen op structuurniveau.

Soms dienen deze knelpunten in samenhang met de totale bereikbaarheid van de gemeente te worden aangepakt of is eerst een onderzoek naar een effectieve oplossing nodig, alvorens overgegaan kan worden tot uitvoering.

Soms dient hiervoor een aanpassing van het beleid plaats te vinden, bijvoorbeeld een herziening van de Wegcategorisering (30-/60 km zones), een uniforme toepassing van rode fiets(suggestie)stroken op de hele Ringdijk en een uniforme voorrangsregeling op trajecten van de Ringdijk. Deze onderdelen houden een aanpassing van het Ringdijkbeleid in en zullen wij afwegen binnen het Deltaplan Bereikbaarheid en de eventuele uitvoering zal gekoppeld aan dit plan aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Enkele punten laten wij meeliften in andere grootschalige projecten (waaronder de doortrekking Bennebroekerweg richting Bennebroek), afgestemd op het Deltaplan Bereikbaarheid en de meerjaren onderhoudsplannen.

Handhavingstraject

Voor handhaving van de maximum snelheid treden wij in overleg met het Openbaar Ministerie en de regiopolitie Kennemerland om een handhavingsplan op te stellen. Een belangrijke voorwaarde om camera's en flitspalen te kunnen plaatsen is namelijk dat deze moeten voldoen aan de criteria die het Openbaar Ministerie stelt.⁴

De gemeente mag zelf geen camera's plaatsen. Inmiddels is overleg met het Openbaar Ministerie en de regiopolitie Kennemerland ambtelijk in voorbereiding. Onze inzet hierbij is

⁴ Het OM (LPTV) bepaalt landelijk de locatie en plaatsing van camera's en flitspalen en verbaliseert geregistreerde snelheidsovertreders, terwijl de regiopolitie Kennemerland belast is met de uitvoering (ijken, inlezen en roulatie van camera's).

dat wij streven naar handhaving door cameratoezicht. Echter, voor handhaving en beboeting zijn wij afhankelijk van het Openbaar Ministerie.

Educatie/voorlichting

Wij willen in overleg treden met de politie om te bezien of een educatie- en voorlichtingscampagne over verkeersveiligheid binnen de bestaande campagnes mogelijk is.

4. Middelen

De raming van de kosten van de 31 maatregelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, bedraagt in totaal € 162.000 euro (inclusief VTA, exclusief BTW. Hiervoor wordt het krediet Ringdijkbeleid 2010 (Programma 8 Mobiliteit, product 211 Verkeersmaatregelen) van € 405.000 ingezet. Aangezien de beoogde maatregelen passen binnen het doel waarvoor dit krediet beschikbaar is gesteld (verbeteren verkeersveiligheid Ringdijk) willen wij dit geld hiervoor inzetten.

5. In- en externe communicatie

De resultaten van de evaluatie hebben wij in maart 2010 gepresenteerd aan de dorpsraden, om de belanghebbenden actief in het proces van de evaluatie te betrekken. Om een beter inzicht te krijgen in de praktische knelpunten hebben wij daarna samen met de dorpsraden een aanvullende schouw gehouden.

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer heeft het concept evaluatierapport op 1 november 2010 aan de dorpsraden gepresenteerd. Tijdens deze presentatie is afgesproken dat wij het definitieve rapport, de vervolgprioriteiten en de te nemen maatregelen begin 2011 met de dorpsraden zouden bespreken. Dit heeft inmiddels op 15 februari 2011 plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst hebben wij het uitvoeringsprogramma voor de benodigde maatregelen op korte termijn met de dorpsraden en andere betrokkenen besproken. De resultaten van deze bespreking hebben wij in het uitvoeringsprogramma korte termijn verwerkt. De bewoners die op de informatiebijeenkomst aanwezig waren, hebben wij geïnformeerd over de wijze waarop hun opmerkingen in het uitvoeringsprogramma zijn verwerkt.

Reactie op evaluatierapport en uitvoeringsprogramma

Nadat ons college op 10 mei 2011 kennis heeft genomen van het rapport en het uitvoeringsprogramma voor de korte termijn, hebben deze gedurende vier weken ter inzage gelegen. Hierop zijn reacties binnengekomen van Betrokken bewoners Nieuwemeerdijk en van de Stichting Dorpsraad Beinsdorp.

Betrokken bewoners Nieuwemeerdijk

De reactie van Betrokken bewoners Nieuwemeerdijk bestaat uit de volgende vijf onderdelen, die alle betrekking hebben op de Nieuwemeerdijk. Per onderdeel is hieronder op hoofdlijnen beschreven of en op welke wijze de reactie in het uitvoeringsprogramma korte termijn is verwerkt.

1. *Maatregel: plaatsen van een bord B6 (voorrang) bij aan- en afvoerroutes en tevens aanbrengen voorwaarschuwingsdriehoek voor vrachtverkeer om de situatie voor fietsers ter hoogte van de loswal te verbeteren.*
 - *De Betrokken bewoners Nieuwemeerdijk zijn het eens met het voorstel.*

2. *Maatregel: verwijderen fysieke versmalling tegenover huisnummer 330-331 verwijderen en plaatsen snelheidsdisplay (slechte zichtbaarheid versmalling in de bocht).*
 - *Het weghalen van de versmalling kan ertoe leiden dat de maximum snelheid vaker overschreden wordt. Bij een snelheid van 30 km is de zichtbaarheid voldoende.*
3. *Maatregel: chicanes onder viaduct A4 verwijderen (slechte zichtbaarheid).*
 - *Aanleggen verkeersdrempel op de plaats van de versmalling. Verkeersdrempels zijn over het algemeen niet gewenst vanwege slechte fundatie onder woningen. Ter plaatse van het viaduct is geen bebouwing.*
4. *Maatregel: kruising Nieuwemeerdijk-Meidoornweg: een te veel aan bebording maakt vrachtwagenverbod onduidelijk. Verwijderen bebording tijdelijke verkeersmaatregelen, vrachtwagenverbod uitvoeren op bord met gele achtergrond en overige borden indien nodig verplaatsen.*
 - *Suggestie: meerdere borden op een paneel plaatsen. Is het onderbord bij het inhaalverbod (uitzondering inhalen tractors) van toepassing en leidt dit niet tot een hogere snelheid?*
5. *Verder dringen Betrokken bewoners Nieuwemeerdijk erop aan dat het verkeersbesluit aangaande het vrachtwagenverbod wordt uitgevoerd en de flitspaal om dit verbod te handhaven, in werking wordt gesteld. Het aanvullende besluit om landbouwvoertuigen en voertuigen van de categorie MMBS (motorrijtuig met beperkte snelheid) te weren, dient tot uitvoering te komen.*

Verwerking reactie in uitvoeringsprogramma

1. Voor kennisgeving aangenomen.
2. Voor deze chicane is door meerdere partijen aangegeven dat deze zichtproblemen oplevert. Er is daarom besloten de chicane in de buitenbocht te verwijderen en deze met witte klinkers gebold dicht te straten. Dit nieuwe obstakel moet daardoor ook met gepaste snelheid genomen worden. Om de snelheid verder te beperken wordt er een snelheidsdisplay geplaatst dat weggebruikers wijst op de gereden snelheid in vergelijking tot de toegestane snelheid.
3. Vanwege de locatie onder het viaduct is de chicane slecht zichtbaar. Drempels leveren niet alleen problemen op voor nabijgelegen woningen, maar ook voor het dijklichaam. Wij mogen van het Hoogheemraadschap dus slechts beperkt fysieke verhogingen op de Ringdijk toepassen. Naar aanleiding van het effect van recent aangelegde verhogingen, onder andere op de Hillegommerdijk, kan er naar de mogelijkheden van een drempel onder het viaduct gekeken worden. In de tussentijd wordt de chicane verwijderd conform afspraak en gelijk aan de chicane genoemd bij reactie 2 dichtgestraat.
4. We gaan de benodigde bebording voor de Nieuwemeerdijk opnieuw kritisch bekijken om te komen tot een beperkt aantal goed zichtbare borden bij voorkeur zoveel mogelijk gebundeld op één locatie.

5. Een aangepast verkeersbesluit om landbouwvoertuigen en MMBS te weren is in voorbereiding. Dit wordt meegenomen bij de aanpassing van bebording zoals genoemd is bij reactie 4. Voor het handhavend optreden tegen geregistreerde vrachtwagens die het inrijdverbod negeren, is alleen het Openbaar Ministerie bevoegd. We zijn in gesprek met het Openbaar Ministerie en de verkeerspolitie, opdat zij tot verbalisering over zullen gaan.

Stichting Dorpsraad Beinsdorp

De reactie van de Stichting Dorpsraad Beinsdorp bestaat uit de volgende onderdelen:

1. *Hillegommerdijk, brug richting Zwaanshoek: de bewoners hebben verzocht dit deel uit te voeren zonder chicanes, als 50 km/h zone met behoud van de flitspaal.*
2. *Hillegommerdijk, brug richting Zwaanshoek: vrachtwagens komend over de brug vanuit Hillegom kunnen de bocht moeilijk maken vanwege de plaats van opgesteld wachtend (vracht)verkeer uit tegenovergestelde richting voor het verkeerslicht. Zij rijden deels over het trottoir, dat hierdoor wordt beschadigd. Suggestie: verkeer verder van de kruising laten stoppen en paaltjes op het trottoir plaatsen.*
3. *Hillegommerdijk, brug richting Zwaanshoek: suggestie: de drempels buiten de bebouwde kom verhogen, zodat er een goede snelheidsremmende werking ontstaat bij binnenkomst van Beinsdorp.*
4. *Hillegommerdijk, brug tot kruising Venneperweg: gezien verkeersdruk is het gewenst de maximale snelheid op dit deel duidelijk op 30 km/h te houden, door bijvoorbeeld gebruik van smileys ter plaatse van de bushalte en ter hoogte van huisnummer 330.*
5. *Verzocht wordt op de kruising Venneperweg en de Hillegommerdijk op de witte vlakken obstakels te plaatsen, zodat verkeer gedwongen wordt op de rijbaan te blijven en niet over de witte vlakken kan rijden.*
6. *Hillegommerdijk, kruising Venneperweg richting Lisserbroek: op dit weggedeelte ontbreken de fysieke snelheidsremmers, in tegenstelling tot hetgeen is toegezegd bij de inspraak. Bovendien is de flitspaal verwijderd, deze zorgde nog voor een psychologisch snelheidsremmend effect. Het verzoek is alsnog snelheidsremmende maatregelen te treffen en/of minimaal twee werkende flitspalen en smileys te plaatsen.*
7. *Hillegommerdijk, kruising Venneperweg richting Lisserbroek: suggestie: de drempels buiten de bebouwde kom verhogen, zodat er een goede snelheidsremmende werking ontstaat bij binnenkomst van Beinsdorp.*
8. *De opstelplaats voor fietsers bij de brug is te krap en veroorzaakt gevaarlijke situaties, waarbij de fietsers in het gedrang komen.*
9. *De onduidelijkheid in beleving 30 km/60 km/h-zones: suggestie: in 60 km/h zones een vrijliggend fietspad; in 30 km/h zones alle verkeer samenvoegen, waardoor een eenduidige verkeerssituatie ontstaat en weggebruikers dat de snelheid moet worden aangepast.*

Verwerking reactie in uitvoeringsprogramma

1. Dit gedeelte van de Hillegommerdijk krijgt een maximum snelheid van 50 km/h. Het hiertoe benodigde verkeersbesluit is reeds gepubliceerd. Periodiek worden hier snelheidsschermen geplaatst om weggebruikers bewust te maken van de maximum toegestane snelheid. Over de flitspaal zal contact met het Openbaar Ministerie en de regiopolitie Kennemerland worden opgenomen.
2. Het verplaatsen van de stopstreep en het plaatsen van paaltjes zal onderzocht worden.
3. De drempels in 60 km/h zones zijn aangelegd volgens de richtlijnen. Bij hogere drempels zouden weggebruikers schade aan hun voertuig kunnen krijgen, waar de gemeente verantwoordelijk voor gesteld kan worden.
4. De verkeersdruk op dit gedeelte van de Hillegommerdijk rechtvaardigt een maximale snelheid van 50 km/h. Een 30 km/h zone is hier niet wenselijk gezien de intensiteiten van het verkeer. Ook hier zullen periodiek smileys geplaatst worden die rouleren over de Ringdijk.
5. De middengeleiders van de kruising zijn uitgevoerd als rammelstrook zodat vrachtwagens de bocht wel kunnen nemen, maar personenvoertuigen ontmoedigd worden om de bocht af te snijden. Vanwege de benodigde doorgang voor vrachtwagens kunnen hier geen extra obstakels worden geplaatst.
6. Vanwege de doorgang voor vrachtverkeer is ervoor gekozen de chicanes niet te plaatsen. Wel zullen hier twee snelheidsschermen (een in juli en twee stuks vanaf begin augustus) worden geplaatst, die niet zullen rouleren.
7. Zie het antwoord bij punt 3.
8. De mogelijkheid om extra opstelruimte voor fietsers bij de brug te creëren zal door deskundigen bekeken worden.
9. De Ringdijk is te krap om buiten de bebouwde kom overal vrijliggende fietspaden aan te leggen. Bovendien worden volgens de richtlijnen in 60 km/h gebieden geen vrijliggende fietspaden aangelegd.
In 30 km/h zones wordt het verkeer volgens de richtlijnen gemengd. Vanwege de veiligheid van fietsers en om een lagere snelheid te bereiken is op sommige plaatsen op de Ringdijk binnen 30 km/h zones ervoor gekozen om wel fiets(suggestie)stroken aan te brengen. Naar aanleiding van de Evaluatie Ringdijkbeleid zal binnen het Deltaplan Bereikbaarheid worden afgewogen of dit in het Ringdijkbeleid zal worden opgenomen als uniform inrichtingskenmerk van 30 km/h zones op de Ringdijk.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om :

1. de Evaluatie verkeersmaatregelen Ringdijk Haarlemmermeer vast te stellen, inclusief onze reactie op de ingediende zienswijzen;
2. in het kader van het Uitvoeringsprogramma korte termijn Evaluatie Ringdijkbeleid 31 maatregelen op korte termijn (2011-2012) uit te voeren en voor de kosten hiervan (€ 162.000) het krediet Ringdijkbeleid 2010 (Programma 8 Mobiliteit, product 211 Verkeersmaatregelen) in te zetten;
3. de volgende categorieën maatregelen op (middel) lange termijn af te wegen binnen het Deltaplan Bereikbaarheid:
 - a. Eenduidige inrichtingskenmerken vast te stellen voor de Ringdijk (toepassing 30km markering, rode fiets(suggestie)stroken);
 - b. Oplossing van de voorrangssituatie bij kruisingen van de Ringdijk met intensieve zijwegen.
 - c. Oplossing vormgevingsvraagstukken door grootschalige herinrichting en aanvullende snelheidsremmende maatregelen.
 - d. Logische komgrenzen en fysieke maatregelen naar een geloofwaardiger snelheidsregime (Vijfhuizerdijk, Cruquiusdijk, Lijnderdijk, Zwanenburgerdijk);
 - e. Aanvullend onderzoek te doen naar verbetermaatregelen voor complexe verkeerssituaties in relatie tot de totale bereikbaarheid.
4. het gebruik en de functie van de weg in relatie tot de gereden snelheid te onderzoeken bij de actualisering van de Wegcategorisering en specifiek aandacht te schenken aan aanvullende maatregelen;
5. in overleg met het Openbaar Ministerie en de regiopolitie Kennemerland te treden om een handhavingplan op te stellen;
6. in overleg te treden met de regiopolitie Kennemerland om binnen de bestaande campagnes de mogelijkheden te bezien van een voorlichtings- en educatiecampagne over verkeersveiligheid;
7. deze nota ter informatie te zenden aan de raad.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouders,


drs. M.J. Bezuijen


S. Bak

Bijlage(n)

1. Evaluatie verkeersmaatregelen Ringdijk Haarlemmermeer
2. Uitvoeringsprogramma korte termijn Evaluatie Ringdijkbeleid
3. Overige knelpunten (middel)lange termijn Evaluatie Ringdijkbeleid



EVALUATIE RINGDIJKBELEID

ANALYSE VAN VERKEERSGEGEVENS





EVALUATIE VERKEERSMAATREGELEN RINGDIJK HAARLEMMERMEER

ANALYSE VAN VERKEERSGEGEVENS

Datum:

3 december 2010

Uitvoering:

VIA
H. (Hessel) de Jong

Projectcode: VNL0394_901-R07
Status: Eindrapport

In opdracht van:

Gemeente Haarlemmermeer
Cluster Beheer en Onderhoud
Dhr. R. Kaasenbrood

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Vraagstelling	2
1.3	Werkwijze	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Ongevallenanalyse	6
2.1	Ontwikkeling ongevallen Ringdijk	6
2.2	Effect genomen maatregelen	7
2.3	Hoofdtoedracht	14
2.4	Vervoerswijze	15
3	Beoordeling inrichting Ringdijk	16
3.1	Functie, vormgeving en gebruik	16
3.2	Uniformiteit	20
4	Conclusies en aanbevelingen	21
4.1	Conclusies	21
4.2	Aanbevelingen	22
	Lijst van bijlagen	24

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer wordt begrensd door de Ringdijk, de oorspronkelijk dijk rondom het oude Haarlemmermeer. Op de Ringdijk (zie figuur 1) heeft de gemeente afgelopen jaren diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeersoverlast te beperken. In de periode tussen 1999 en nu zijn hiervoor over bijna het geheel traject diverse maatregelen genomen.

Nu wil de gemeente Haarlemmermeer in beeld brengen in hoeverre het gevoerde Ringdijkbeleid en de daarbij genomen maatregelen effect hebben gehad. Aan VIA is daarom gevraagd om een evaluatie uit te voeren, zowel op gebied van de werkelijke gegevens als de meningen van de bewoners. Hiervoor is het onderzoek opgebouwd uit drie bouwstenen:

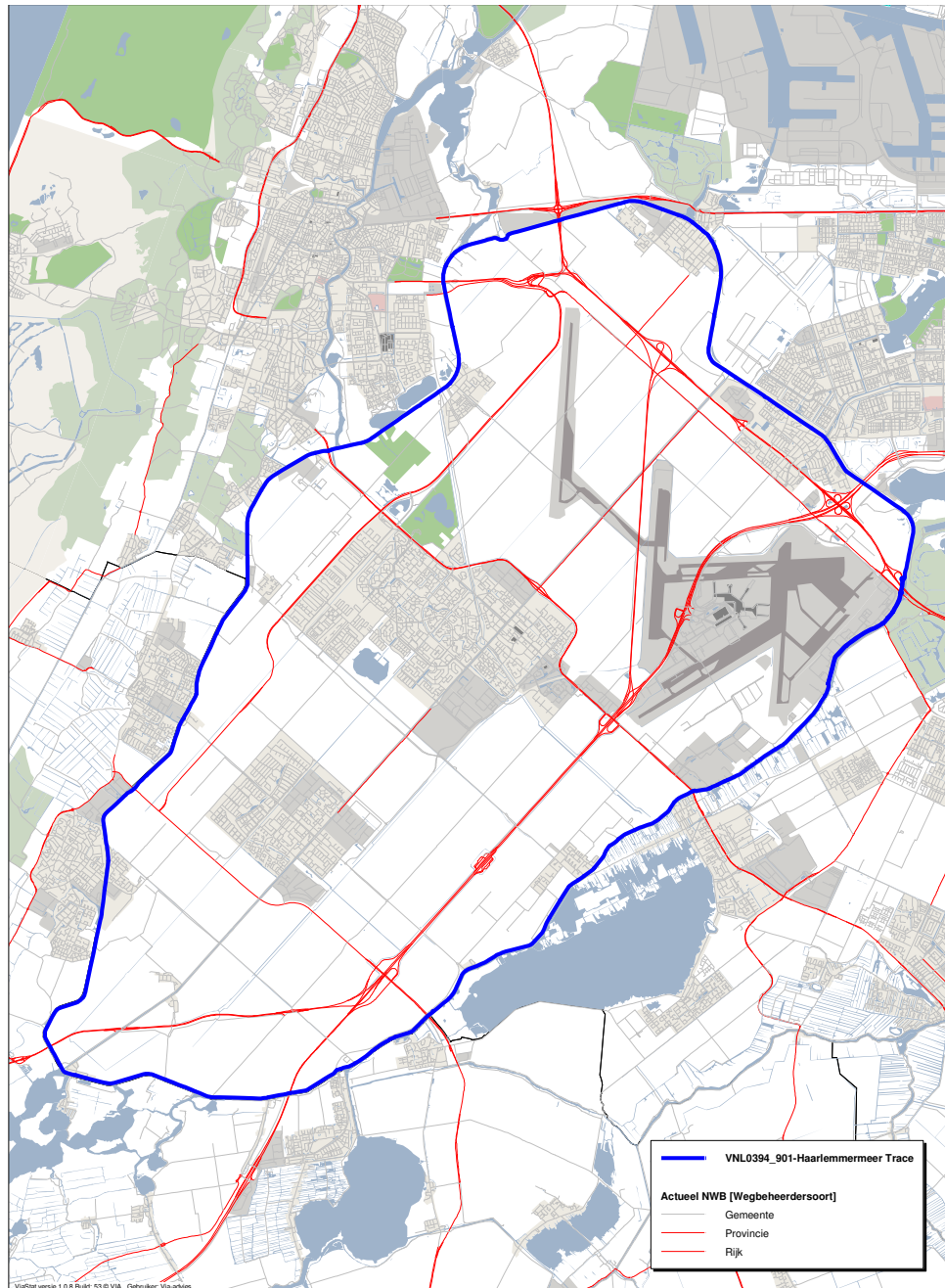
- » inhoudelijke onderzoek met analyse van beschikbare (verkeers)gegevens;
- » enquête over de beleving van de verkeersonveiligheid op de Ringdijk;
- » rondgang over de Ringdijk met vertegenwoordigers van de dorpsraden.

In dit rapport wordt ingegaan op de resultaten van het inhoudelijke onderzoek. De resultaten van de gehouden enquête zijn in een separaat rapport opgenomen. Daarnaast is een algemeen Eindrapport opgesteld, waarin de drie genoemde onderdelen samenkomen.

1.2 Vraagstelling

Het doel van het onderzoek op de feitelijke gegevens is om in beeld te brengen in welke mate de verkeersveiligheid is toegenomen op de Ringdijk in de gemeente Haarlemmermeer. Dit doel is vertaald in de volgende vragen:

- » hoe heeft het aantal ongevallen op de Ringdijk zich in de loop der jaren ontwikkeld?
- » zijn de genomen verkeersmaatregelen terug te zien in de ongevallengegevens?
- » past de huidige inrichting (vanuit verkeersveiligheid gezien) bij de functie van de weg?



figuur 1: Ringdijk in de gemeente Haarlemmermeer

1.3 Werkwijze

Om de drie onderzoeksvragen te beantwoorden is het onderzoek in twee stappen opgedeeld. Een ongevalanalyse en de beoordeling van de huidige inrichting.

Ongevallenanalyse

In de ongevalanalyse is per deel van de Ringdijk bekeken hoe de ongevallen zich hebben ontwikkeld. Hierbij is onderscheidt gemaakt naar de straatnamen die deel uitmaken van de Ringdijk (zie tabel 1). In de ongevalanalyse is een relatie gelegd met het moment waarop de verkeersmaatregelen zijn genomen. Op basis hiervan is beoordeeld welk effect de genomen maatregelen hebben gehad. Verder is nader gekeken naar de hoofdtoedracht en betrokken vervoerswijzen.

Voor de ongevalanalyse is gebruik gemaakt van de geregistreerde ongevalgegevens zoals opgenomen in het BRON (Bestand Registratie Ongevallen Nederland) van Rijkswaterstaat Data-ICT-Dienst. Dit zijn de ongevallen die door de politie geregistreerd worden. Hierbij moet worden opgemerkt dat niet alle werkelijk gebeurde ongevallen in dit bestand zijn opgenomen. Vooral de lichtere ongevallen (UMS, licht gewonden) zijn ondervertegenwoordigd in de registratie (zie ook bijlage I). In de ongevalanalyse is dit ondervangen door specifiek naar de slachtofferongevallen te kijken, naast het totaal aantal ongevallen.

Straatnaam	Jaar van maatregelen
Lisserdijk	2006
Huigsloterdijk	2006
Leimuiderdijk	2007
Aalsmeerderdijk	1999, 2002, 2005, 2007
Schipholdijk	-
Nieuwemeerdijk	2008
Akerdijk	2008
Lijnderdijk	2000, 2002
Zwanenburgerdijk	2000, 2005
Vijfhuizerdijk	2000
Cruquiusdijk	2000, 2006
Bennebroekerdijk	2000, 2006
Hillegommerdijk	2000

tabel 1: Jaartallen van verkeersmaatregelen op de Ringdijk

Beoordeling huidige inrichting

In de beoordeling van de huidige inrichting wordt gekeken in welke mate de Ringdijk voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. In de beoordeling in dit onderzoek is hierbij ingegaan op twee aspecten:

- » overeenstemming in functie, vormgeving en gebruik;
- » uniformiteit.

De beoordeling van functie, vormgeving en gebruik is gedaan op basis van beschikbare informatie. De geldende maximumsnelheid is hierbij als leidend uitgangspunt gehanteerd voor de functie. De vormgeving van de wegen is geïnventariseerd op basis van foto's die door de gemeente Haarlemmermeer zijn aangeleverd. Het gebruik is in beeld gebracht op basis van verkeerstellingen die de gemeente afgelopen jaren heeft uitgevoerd.

Term	Wijze van inventarisatie
Functie	Maximumsnelheid
Vormgeving	Aangeleverde foto's gemeente
Gebruik	Aangeleverde verkeersintensiteiten

tabel 2: Inventarisatie functie, vormgeving en gebruik

Bij het bepalen van de uniformiteit is de vormgeving als uitgangspunt genomen. De uniformiteit is bepaald op basis van de geleverde foto's. Voor het bepalen van de uniformiteit is gelet op twee aspecten:

- » komt de inrichting van de weg overeen met de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK). Aangezien de EHK landelijke richtlijnen zijn, wordt hiermee beoordeeld of de inrichting van de Ringdijk aansluit bij de verwachtingen in de rest van Nederland;
- » inrichting per functie op de Ringdijk. Hierbij gaat het erom dat wegvakken op de Ringdijk met dezelfde functie (maximumsnelheid) ook op dezelfde wijze zijn ingericht. Hier gaat het dus niet zozeer om de aansluiting bij de landelijke richtlijnen, maar om de consequentie vormgeving van de Ringdijk zelf.

1.4 Leeswijzer

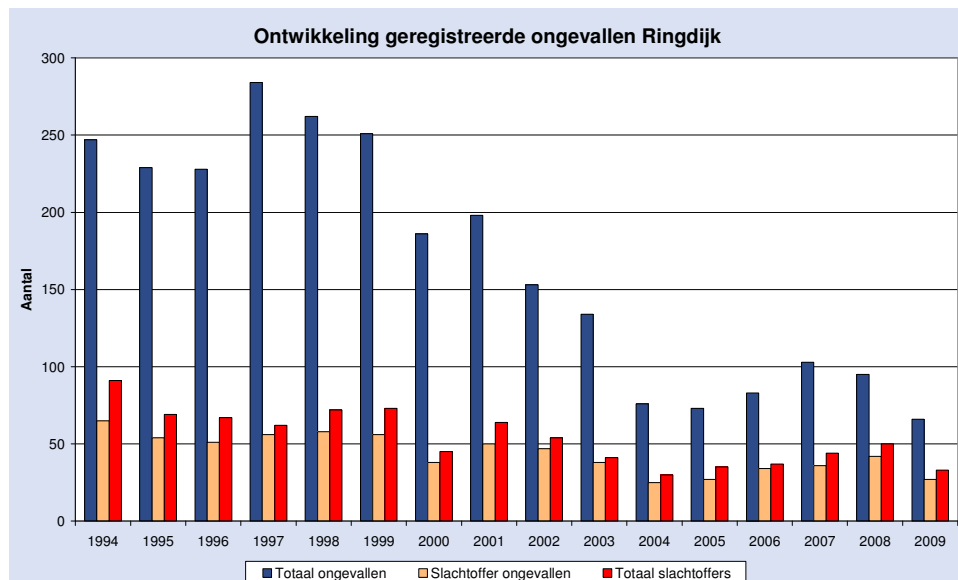
De onderzoeksresultaten zijn in de volgende twee hoofdstukken weergegeven. Hoofdstuk 2 behandelt de eigenschappen van de ongevallen. Hierbij wordt ingegaan op de ontwikkeling op de verschillende dijkvakken, wordt een relatie gelegd met de genomen maatregelen en is gekeken naar hoofdtoedracht en vervoerswijze. In hoofdstuk 3 komt de beoordeling van de huidige inrichting aan de orde, waarbij het gaat om de Duurzaam Veilig kenmerken en de uniformiteit. In hoofdstuk 4 zijn de conclusies en aanbevelingen weergegeven.

2 ONGEVALLANALYSE

Om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid te beoordelen is een analyse gedaan van de geregistreeerde ongevallen. Hierbij is gekeken naar de algemene ontwikkeling in afgelopen jaren, is specifiek gekeken naar het effect van de genomen maatregelen en zijn de hoofdtoedracht en betrokken vervoerswijzen in beeld gebracht. Deze aspecten komen in dit hoofdstuk aan bod.

2.1 Ontwikkeling ongevallen Ringdijk

In figuur 2 is de ontwikkeling van het aantal ongevallen op de Ringdijk weergegeven. Dit betreft alle straatnamen die deel uitmaken van de Ringdijk. In de grafiek is onderscheidt gemaakt naar alle geregistreeerde ongevallen, de ongevallen waarbij slachtoffers zijn gevallen en het aantal slachtoffers zelf (zie voor een toelichting op de definitie bijlage I).



figuur 2: Ontwikkeling aantal ongevallen en slachtoffers op de Ringdijk

Op basis van deze gegevens zijn de volgende conclusies te trekken:

- » het aantal geregistreeerde ongevallen op de Ringdijk laat een daling zien. Dit geldt voor alle ongevallen, maar ook voor de ongevallen met slachtoffers en het aantal slachtoffers;
- » de daling vindt vooral plaats in de periode tussen 1997 en 2004;
- » na 2004/2005 is er sprake van een stijging van zowel ongevallen, aantal ongevallen met slachtoffers als aantal slachtoffers;
- » in 2009 is het aantal ongevallen en slachtoffers gedaald.

Opmerking bij bovenstaande conclusies is dat de grote daling onder alle ongevallen deels verklaard kan worden door een verminderde registratiegraad (zie bijlage I). Toch is deze daling ook onder de (beter geregistreeerde) ernstige ongevallen te zien. Hiermee kan geconcludeerd worden dat de verkeersveiligheid op de Ringdijk in het algemeen is verbeterd. Aandachtspunt is de stijging in de laatste jaren.

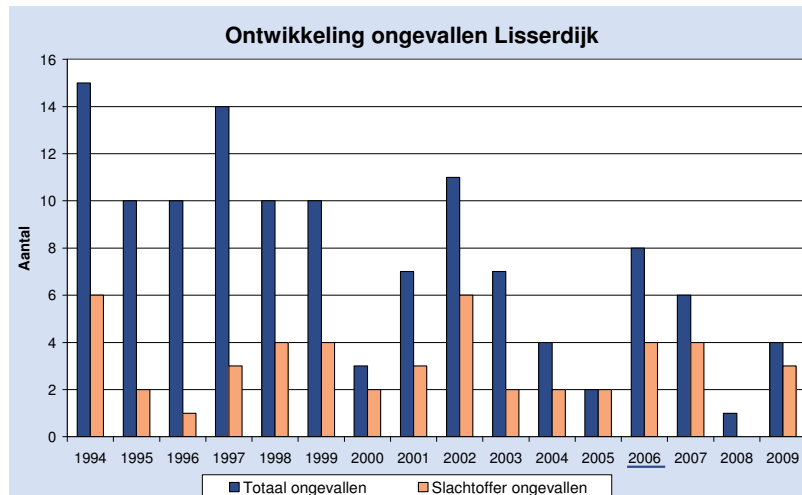
2.2 Effect genomen maatregelen

De verbeterde verkeersveiligheid kan een gevolg zijn van de ontwikkeling van vele factoren. De verkeersmaatregelen die door de gemeente zijn uitgevoerd kunnen hier een belangrijke bijdrage bij hebben gehad.

Daarom is per straat bekeken of het effect van de maatregelen terug te vinden is in de ongevalgegevens. Dit is gedaan door de ongevallen vóór en na een maatregel te bekijken. Per straat is bekeken in welk jaar maatregelen zijn uitgevoerd. Vervolgens is het driejaarsgemiddelde van de ongevallen vóór en na dit jaar bepaald (zie bijlage II). Het jaar van de werkzaamheden is buiten beschouwing gelaten, omdat de werkzaamheden het aantal ongevallen beïnvloed kan hebben.

Hieronder zijn de resultaten per straat weergegeven. De Ringdijk wordt tegen de klok in afgegaan, waarbij begonnen wordt bij de Lisserdijk. Per straat wordt puntsgewijs aangegeven wat de conclusies zijn. In de grafieken zijn de jaartallen van de verkeersmaatregelen onderstreept.

Lisserdijk

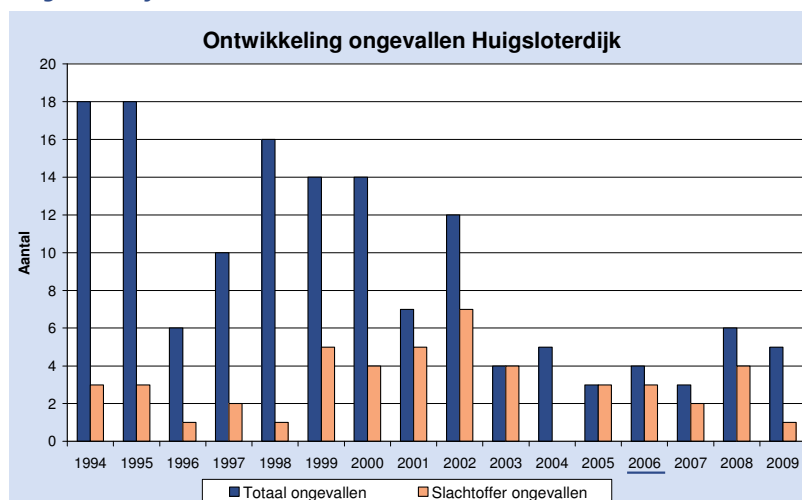


figuur 3: Geregistreerde ongevallen Lisserdijk

Bevindingen:

- » er is een wisselend beeld van geregistreerde ongevallen;
- » het totaal aantal ongevallen laat een daling zien;
- » de ongevallen met slachtoffers blijven min of meer gelijk;
- » het driejaarsgemiddelde vóór en na de maatregel is ongeveer gelijk;
- » opvallend is het lage aantal in 2008.

Huigsloterdijk

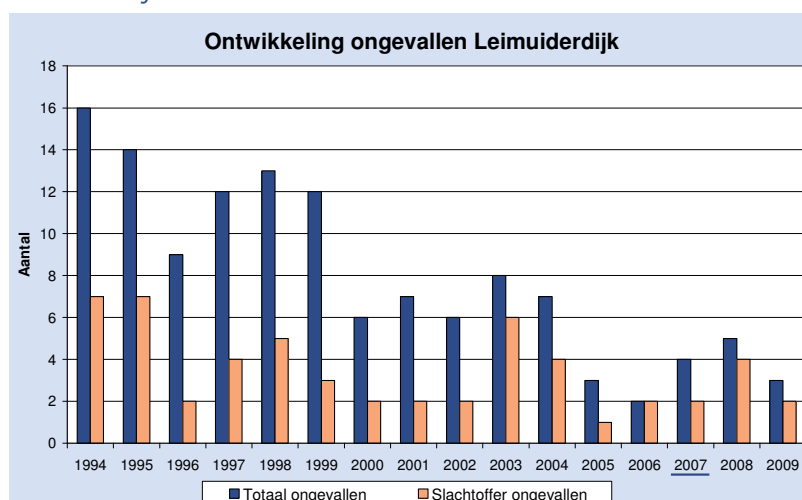


figuur 4: Geregistreerde ongevallen Huigsloterdijk

Bevindingen:

- » er is een wisselend beeld van geregistreerde ongevallen;
- » het totaal aantal ongevallen laat een daling zien;
- » de ongevallen met slachtoffers blijven min of meer gelijk;
- » het driejaarsgemiddelde na de maatregel is enigszins hoger dan vóór de maatregel voor zowel totaal ongevallen als ongevallen met slachtoffers.

Leimuiderdijk

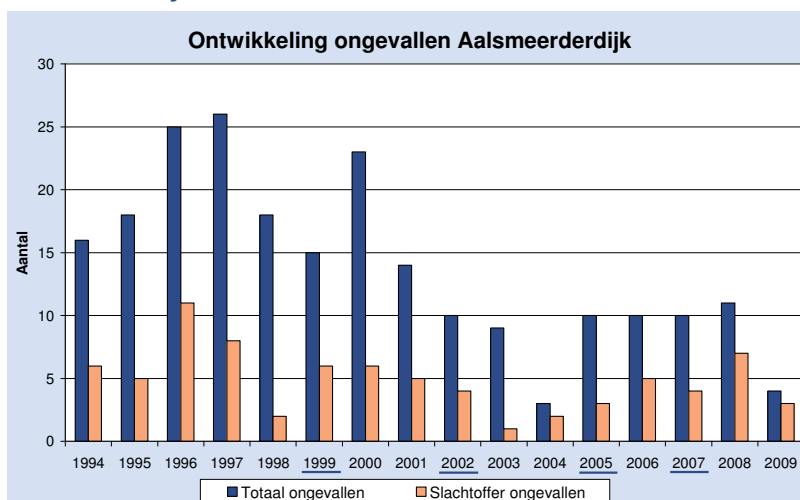


figuur 5: Geregistreerde ongevallen Leimuiderdijk

Bevindingen:

- » er is een wisselend beeld van geregistreerde ongevallen;
- » het totaal aantal ongevallen toont een daling;
- » de ongevallen met slachtoffers blijven min of meer gelijk;
- » het driejaarsgemiddelde vóór en na de maatregel is ongeveer gelijk;

Aalsmeerderdijk

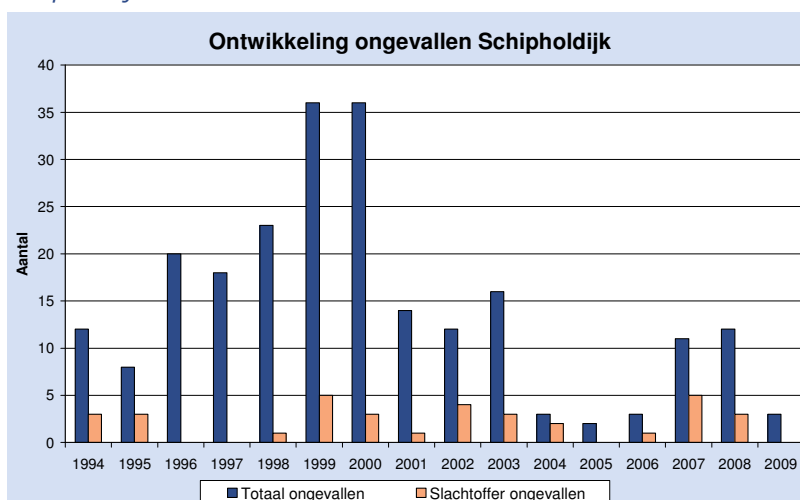


figuur 6: Geregistreerde ongevallen Aalsmeerderdijk

Bevindingen:

- » het totaal aantal ongevallen laat tot 2004 een daling zien, na 2004 is dit min of meer constant;
- » ook de ongevallen met slachtoffers dalen tot 2004. Hierna is een licht stijgende lijn te zien;
- » in 2009 is het aantal aanmerkelijk gedaald;
- » na de maatregelen in 1999 en vooral in 2002 is een duidelijke daling in aantal ongevallen en slachtofferongevallen te zien. Van de maatregelen in 2005 en 2007 is niet direct een positief effect terug te zien. Hierbij moet opgemerkt worden dat er telkens korte periodes zijn.

Schipholdijk

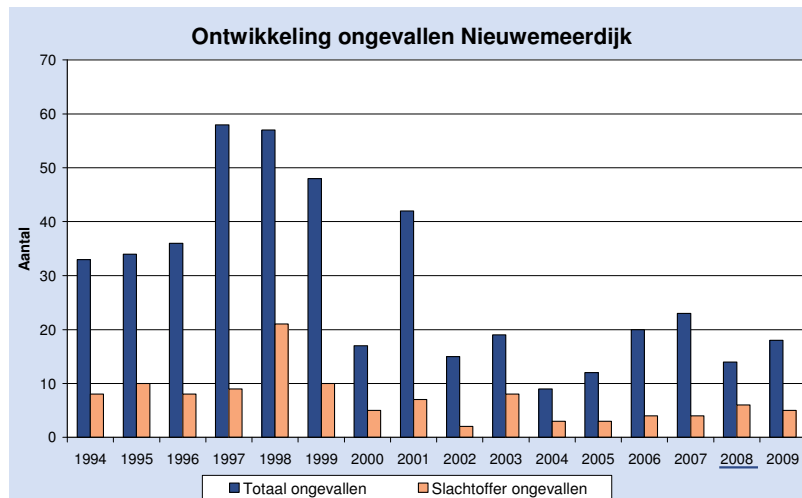


figuur 7: Geregistreerde ongevallen Schipholdijk

Bevindingen:

- » het totaal aantal ongevallen heeft in 1999/2000 een grote piek en daalt hierna sterk tot 2005. Aandachtspunt is de relatief sterke toename in 2007 en 2008;
- » de ongevallen met slachtoffers blijven redelijk constant;
- » er zijn geen maatregelen genomen.

Nieuwemeerdijk

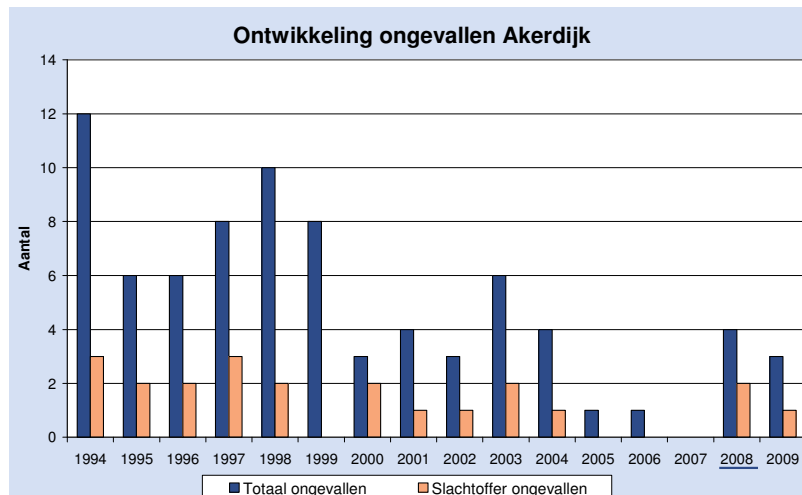


figuur 8: Geregistreerde ongevallen Nieuwemeerdijk

Bevindingen:

- » het totaal aantal ongevallen laat tot 2004 een daling zien, na 2004 ontstaat een piek in 2007. In 2008 ligt het aantal weer enigszins lager;
- » de ongevallen met slachtoffers hebben dalende lijn tussen 1998 en 2002. Na 2004 is sprake van een licht stijging;
- » op de Nieuwemeerdijk zijn de maatregelen in 2008 gerealiseerd, zodat nog geen uitspraken mogelijk zijn over de effecten hiervan.

Akerdijk

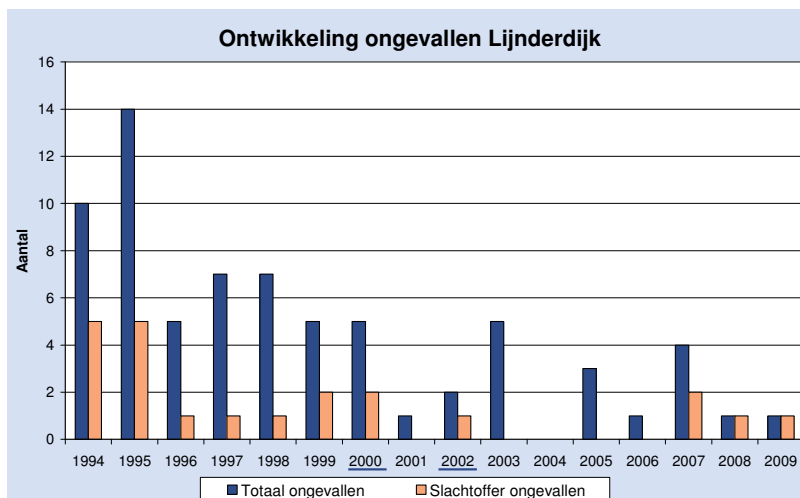


figuur 9: Geregistreerde ongevallen Akerdijk

Bevindingen:

- » zowel alle ongevallen als de ongevallen met slachtoffers tonen een daling;
- » met name in de periode 2005 – 2007 ligt het aantal ongevallen erg laag;
- » de piek in 2008 is mogelijk te verklaren vanuit de werkzaamheden;
- » de maatregelen op de Akerdijk zijn in 2008 gerealiseerd, waardoor nog geen uitspraken mogelijk zijn over de effecten hiervan.

Lijnderdijk

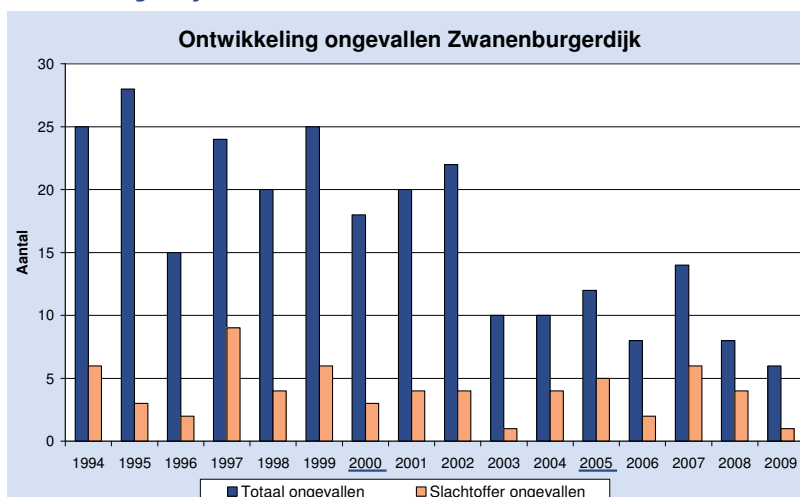


figuur 10: Geregistreerde ongevallen Lijnderdijk

Bevindingen:

- » het aantal ongevallen op de Lijnderdijk toont een dalende lijn over de hele periode 1994-2008;
- » het aantal ongevallen met slachtoffers is gedaald. In de periode tussen 2001 en 2006 zijn nauwelijks ongevallen met slachtoffers gebeurd. In 2007, 2008 en 2009 is wel sprake van een aantal slachtofferongevallen;
- » het driejaarsgemiddelde vóór de werkzaamheden ligt hoger dan daarna. Hiermee lijken de genomen maatregelen positief effect gehad te hebben.

Zwanenburgerdijk

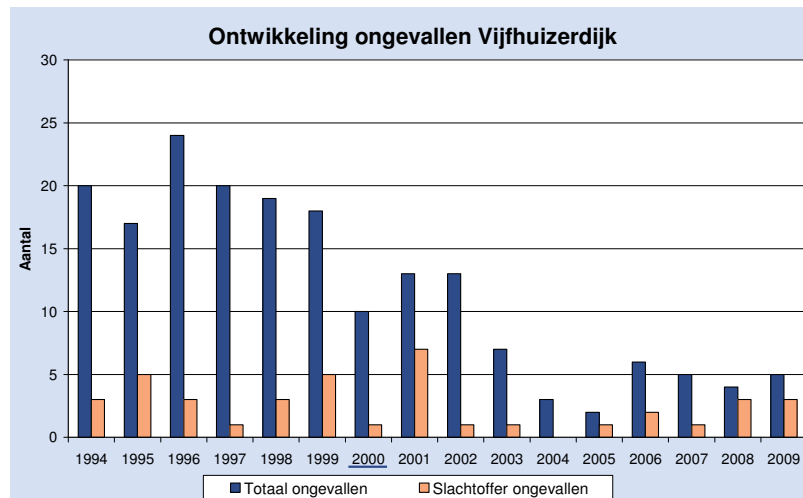


figuur 11: Geregistreerde ongevallen Zwanenburgerdijk

Bevindingen:

- » er is een fluctuerend beeld voor de ontwikkeling van het aantal ongevallen. Over de hele periode is wel een daling waar te nemen;
- » het aantal ongevallen met slachtoffers blijft over de hele periode min of meer constant;
- » op basis van de driejaarsgemiddelden lijken de maatregelen positief effect gehad te hebben.

Vijfhuizerdijk

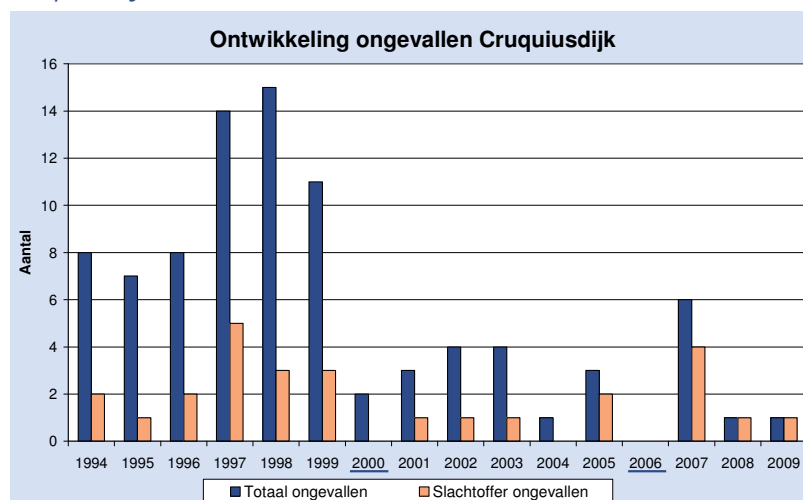


figuur 12: Geregistreerde ongevallen Vijfhuizerdijk

Bevindingen:

- » er is een duidelijke afname in het aantal geregistreerde ongevallen waar te nemen. In de periode 2006-2009 ligt het aantal wel enigszins hoger dan de jaren daarvoor;
- » de ongevallen met slachtoffers fluctueert in aantal door de jaren heen;
- » op basis van de driejaarsgemiddelden lijken de maatregelen positief effect gehad te hebben. Opvallend is dat ook op langere termijn na de maatregel de geregistreerde ongevallen zijn blijven dalen.

Cruquiusdijk

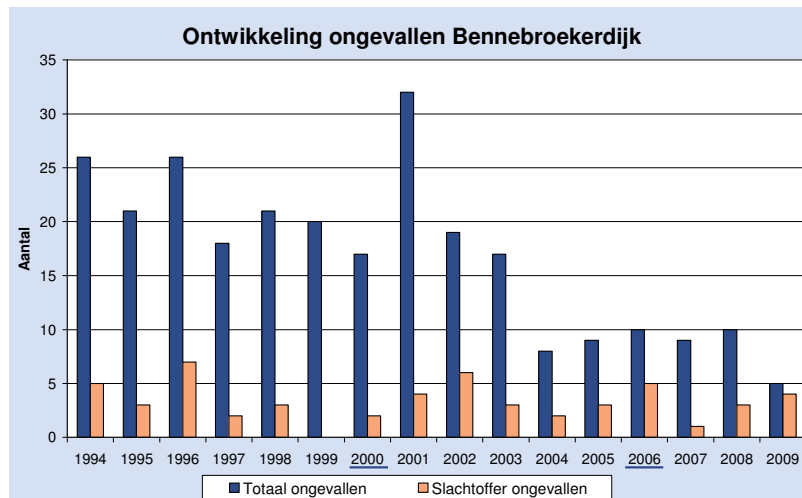


figuur 13: Geregistreerde ongevallen Cruquiusdijk

Bevindingen:

- » de hoeveelheid ongevallen is na 1999 sterk afgenomen. Na dit jaar laat het aantal een wisselend beeld zien;
- » bij de ongevallen met slachtoffers is hetzelfde waar te nemen;
- » op basis van de driejaarsgemiddelden lijken vooral de maatregelen in 2000 positief effect te hebben gehad. Bij de maatregelen in 2006 is dit effect niet terug te zien.

Bennebroekerdijk

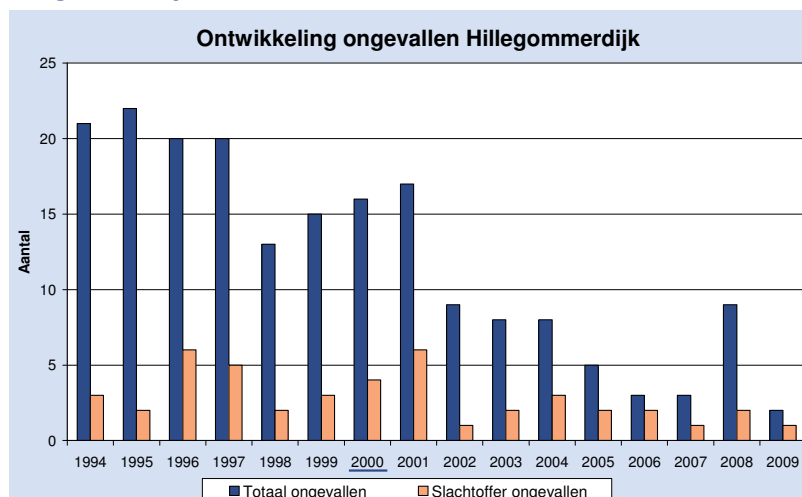


figuur 14: Geregistreerde ongevallen Bennebroekerdijk

Bevindingen:

- » het aantal ongevallen kent een dalende lijn tot 2004, waarna het aantal min of meer constant blijft. Opvallend is de piek in 2001 direct na het jaar van de maatregel;
- » bij de ongevallen met slachtoffers is een min of meer constante lijn te zien, al is dit de laatste drie jaar wel in een stijgende lijn;
- » de driejaarsgemiddelden laten zien dat de maatregelen in 2000 geen direct positief effect hebben gehad. Na de maatregelen in 2006 lijkt er wel een klein positief effect te zijn.

Hillegommerdijk



figuur 15: Geregistreerde ongevallen Hillegommerdijk

Bevindingen:

- » het aantal ongevallen heeft over de jaren heen een dalende trend. Opvallend is de toename van ongevallen in 2008;
- » het aantal ongevallen met slachtoffers blijft min of meer constant, vooral na 2001;
- » de driejaarsgemiddelden laten zien dat de maatregelen in 2000 een positief effect heeft gehad.

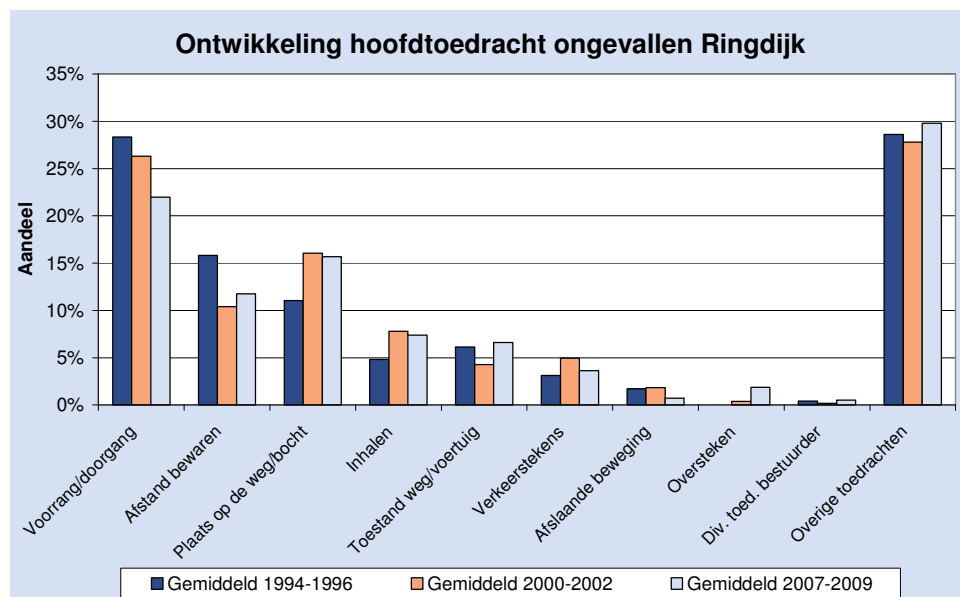
Conclusie effect genomen maatregelen

Op de hele Ringdijk is sprake van een dalende trend in het aantal ongevallen, waarbij de laatste jaren een lichte toename is te zien. Op veel wegvakken is het aantal ongevallen en slachtoffers in 2009 weer gedaald. Deze tendens is ook op de meeste delen van de Ringdijk terug te zien. Over het algemeen is sprake van een daling tot ongeveer de jaren 2003, 2004, 2005. Na deze periode is het beeld wisselend.

Het effect van de genomen maatregelen is niet eenduidig terug te zien. Deels zijn hier de kleine aantallen een probleem, omdat hierdoor toeval een grotere rol speelt. Ook is niet altijd voldoende informatie over de naperiode beschikbaar. Op basis van de beschikbare gegevens lijken vooral de maatregelen die in en rond het jaar 2000 zijn genomen een positief effect te hebben. In de meeste straten waar in die periode maatregelen zijn genomen is een duidelijk lager aantal ongevallen te zien. Het effect van de maatregelen in de latere jaren is niet duidelijk terug te zien in de ongevalsgegevens.

2.3 Hoofdtoedracht

Wat betreft de eigenschappen van de ongevallen op de Ringdijk is de hoofdtoedracht nader onderzocht. In figuur 16 is de verhouding tussen de verschillende hoofdtoedrachten weergegeven. Om de ontwikkeling in de tijd in beeld te brengen is een driejaarsgemiddelde bepaald aan het begin, halverwege en aan het eind van de onderzoeksperiode (1994-2009).



figuur 16: Ontwikkeling hoofdtoedracht van ongevallen op de Ringdijk

Op basis van de onderzochte gegevens en bovenstaande grafiek zijn de volgende conclusies te trekken:

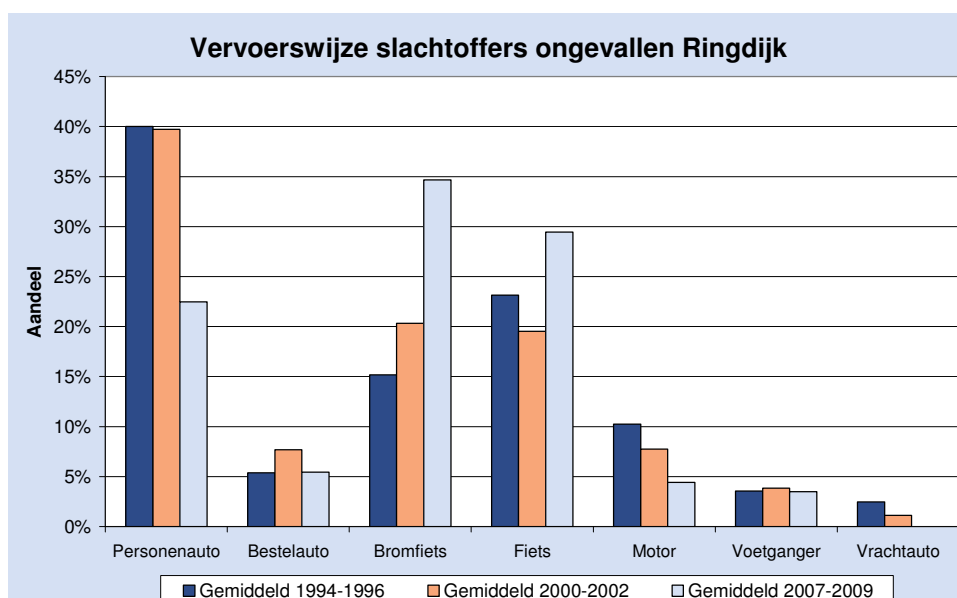
- » het 'geen voorrang' of 'geen doorgang' verlenen is de belangrijkste hoofdtoedracht van de ongevallen op de Ringdijk;
- » daarnaast zijn 'onvoldoende afstand bewaren' en 'plaats op de weg/bocht' veel voorkomende hoofdtoedrachten;
- » alle vormen van hoofdtoedracht zijn in de periode 1994-2008 in aantal gedaald;

- » door de jaren heen is het aandeel 'geen voorrang' of 'geen doorgang' aanzienlijk afgenomen. In absolute aantallen is dit sterk gedaald (1994:63, 2000: 57, 2009: 14);
- » de toedrachten 'plaats op de weg/bocht' en 'inhalen' zijn relatief gezien gegroeid in aandeel. In werkelijke aantallen ongevallen zijn deze wel gedaald;
- » er is een relatief grote groep ongevallen met overige toedrachten.

Op basis van voorgaande kan geconcludeerd worden dat op de Ringdijk de verkeersveiligheid met betrekking tot 'voorrang en doorgang verlenen' is verbeterd. Weggebruikers zijn blijkbaar voorzichtiger geworden in voorrangssituaties. Dit kan te maken hebben met de inrichting van de Ringdijk tot 30km-zones en 60km-zones.

2.4 Vervoerswijze

Naast de hoofdtoedracht is ook gekeken naar de vervoerswijze bij de ongevallen. In figuur 17 is de verhouding tussen de verschillende vervoerswijzen weergegeven.



figuur 17: Vervoerswijze van de slachtoffers bij ongevallen op de Ringdijk

De ongevalgegevens over de vervoerswijze laten de volgende zaken zien:

- » de meeste slachtoffers vallen onder inzittenden van personenauto's en onder bromfietzers en fietsers;
- » in de verhouding is het aandeel slachtoffers bij personenauto's aanmerkelijk gedaald. Het aandeel van bromfietzers en fietsers is juist gestegen;
- » het werkelijke aantal slachtoffers van alle vervoerswijzen, behalve van inzittenden van vrachtauto's, is in de periode 1994-2009 gedaald. Het aantal slachtoffers onder inzittenden van vrachtauto's is gelijk gebleven.

Samengevat laten de gegevens zien dat de verkeersveiligheid vooral voor het gemotoriseerde verkeer is verbeterd. Dit is mogelijk een positief effect van de maatregelen die door de gemeente zijn genomen. Aandachtspunt is dat de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer beperkt is toegenomen. Vooral voor bromfietzers is er geen verbetering te zien.

3 BEOORDELING INRICHTING RINGDIJK

In het voorgaande hoofdstuk is ingegaan op de verkeersveiligheid op de Ringdijk vanuit de ongevalgegevens. De verkeersveiligheid kan ook beoordeeld worden op basis van de inrichting van de weg volgens de Duurzaam Veilig principes. Daar wordt in dit hoofdstuk op ingegaan.

3.1 Functie, vormgeving en gebruik

In Duurzaam Veilig neemt het principe van overeenstemming in functie, vormgeving en gebruik een belangrijke plaats in. Wanneer de inrichting van de weg aansluit bij de (gewenste) functie en gebruik begrijpen weggebruikers beter wat van hun verwacht wordt. Bij een goede afstemming ontstaat meer draagvlak voor eventuele maatregelen en passen weggebruikers hun verkeersgedrag aan op de situatie.

Hieronder wordt ingegaan op elk van de drie aspecten in de situatie op de Ringdijk.

Functie

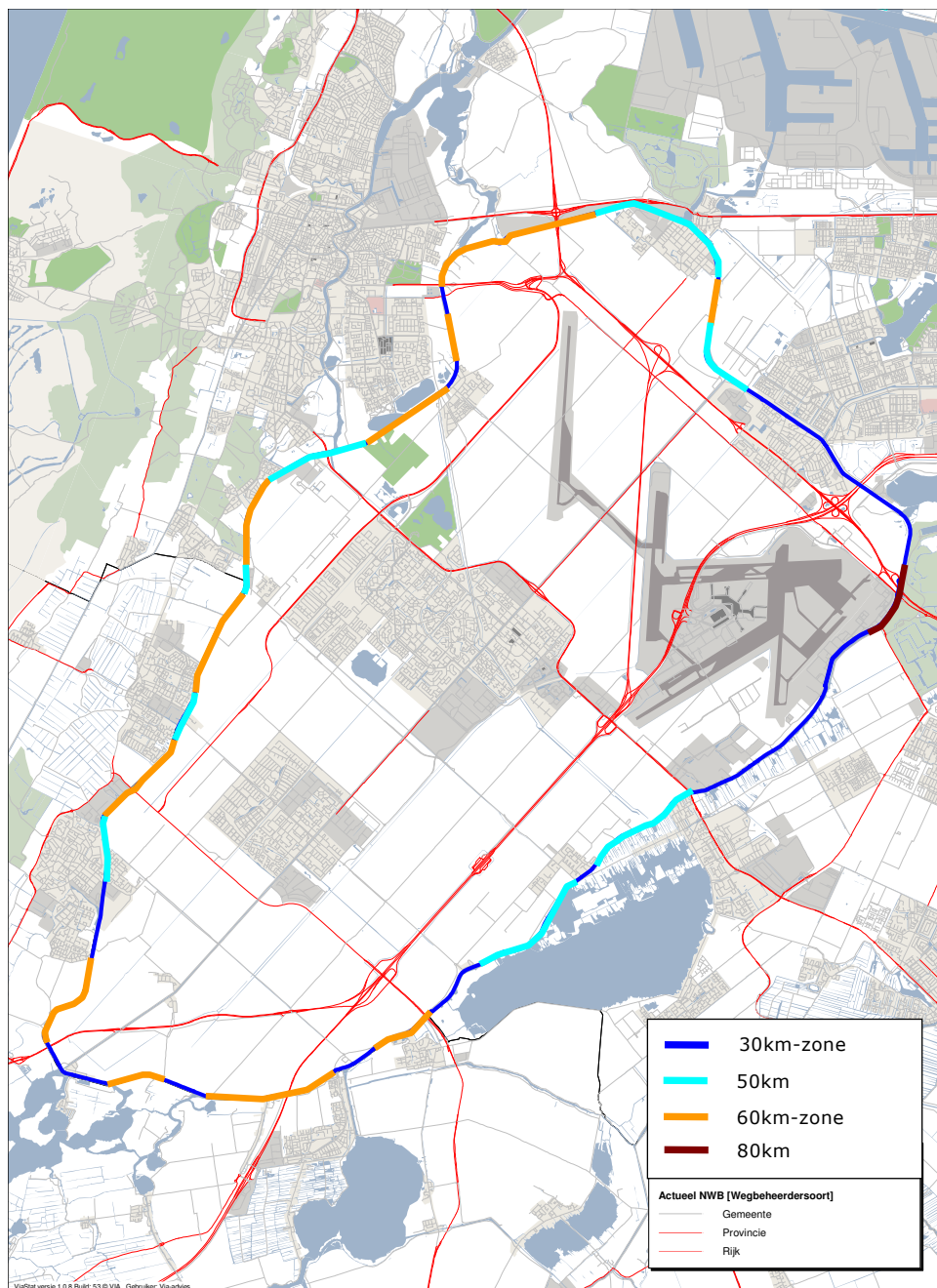
In Duurzaam Veilig zijn drie wegtypes te onderscheiden met elk een eigen functie. Dit zijn erftoegangsweg (verblijfsgebied), gebiedsontsluitingsweg en stroomweg. Voor de eerste twee is hier nog een deling in binnen en buiten de kom. Voor de Ringdijk is de maximumsnelheid als onderscheidend kenmerk van de functie gehanteerd. Dit is voor de weggebruiker maatgevend voor een (verkeersveilige) aanpassing van zijn gedrag. In figuur 18 zijn de maximumsnelheden op de Ringdijk weergegeven.

Vormgeving

De vormgeving van de weg moet passen bij de functie van de weg. De inrichting moet zo zijn dat het bij de functie van de weg gewenste verkeersgedrag begrijpelijk is en als vanzelf ontstaat. De vormgeving van de Ringdijk is vergeleken met de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (CROW-publicatie 203). Hierbij is gelet op vier specifieke kenmerken. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	Omgeving	Asmarkering	Kantmarkering
30km-zone	» Dichte bebouwing	» Geen asmarkering	» Trottoirband/trottoir
50km-zone	» Dichte bebouwing » Lichte bebouwing	» Dubbele doorgetrokken streep » Middenberm	» Trottoirband » Onderbroken kantmarkering
60km-zone	» Geen bebouwing » Lichte landelijke bebouwing	» Geen asmarkering	» Geen kantmarkering » Onderbroken kantmarkering » suggestiestrook

tabel 3: Beoordelingskenmerken vormgeving Ringdijk



figuur 18: Functie van de wegen van de Ringdijk in maximumsnelheid

Wat betreft de inrichting van de wegen heeft het Hoogheemraadschap de randvoorwaarde dat drempels en plateaus zo min mogelijk worden toegepast. Dit in verband met inklinken van de dijk (aantasten van stevigheid) en trillingsoverlast. Bij het nemen van verkeersmaatregelen wordt daarom terughoudend met dergelijke maatregelen omgegaan. In dit onderzoek maakt de keuze voor een type snelheidsremmer geen onderdeel uit van de beoordeling van de vormgeving.

In bijlage IV zijn de uitgebreide resultaten van de beoordeling weergegeven. Hieronder wordt in het algemeen ingegaan op de vormgeving, onderscheiden naar 30km-zone, 50km-weg en 60km-zone.

Over het algemeen voldoet de vormgeving van de 30km-zones aan de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken. Over het grootste deel van het tracé zijn de 30km-zones bij dichte bebouwing gesitueerd met een inrichting zonder markering en een trottoirband. Met name op het westelijke deel van de Ringdijk zijn diverse delen waar suggestiestroken worden toegepast, al of niet in combinatie met een trottoir. Dit hoort eigenlijk niet bij de EHK van 30km-zones. Daarnaast zijn er diverse specifieke locaties die niet geheel met de EHK overeenkomen. Dit zijn vooral locaties die in de overgang van wegcategorieën liggen.

Op de Ringdijk zijn diverse delen waar de maximumsnelheid 50km per uur is. De situaties met 50km/u zijn te onderscheiden naar 'normale' stukken en naar delen in de overgang tussen 30km-zone en 60km-zone. In beide situaties komt de vormgeving niet overeen met de EHK. Bij de meeste 'normale' 50km/u-situaties heeft de gemeente nog het voornemen om aanvullende maatregelen te nemen. In de overgangen tussen 30 en 60km-zones sluit de vormgeving van de 50km-weg veelal aan bij het gedeelte ervoor of erna. Het gaat dan om locaties die wel bebouwde kom zijn, maar waar een 30km-zone niet geloofwaardig is.

De 60km-zones zijn overal vormgegeven volgens de EHK. Overal is sprake van open landschap of lichte bebouwing, geen asmarkering en toepassing van suggestiestroken.

Wat betreft de vormgeving van de wegen zijn er de volgende specifieke aandachtspunten:

- » de locatie van de overgangen in wegcategorie;
- » vormgeving van 50km-wegen;
- » Leimuiderdijk t.h.v. Burgerveen;
- » Leiduiderdijk tussen Burgerveen en Rijsenhout;
- » Aalsmeerderdijk t.h.v. Aalsmeerderbrug;
- » Aalsmeerderdijk t.h.v. Oudemeer Noord;
- » Lijnderdijk t.h.v. Lijnden;
- » Zwanenburg, Nieuwebrug, Cruquius, Beinsdorp en Lisserbroek (deels). Toepassing van wegen met suggestiestrook, zonder trottoir. Deze zijn nog niet ingericht en zijn opgenomen in de nieuwe planning.

Gebruik

Voor het gebruik van de weg gelden geen harde normen voor wat acceptabel is en wat niet. In dit onderzoek is het gebruik van de weg daarom beoordeeld op drie punten:

- » hoeveel verkeer maakt gebruik van de weg?
- » hoe groot is het aandeel zwaar verkeer?
- » komt de werkelijk gereden snelheid overeen met de maximumsnelheid?

Er zijn geen harde criteria voor toegestane verkeersintensiteiten bij categorieën wegen. De intensiteit is dan ook niet leidend voor het verkeersgedrag, maar dat is de vormgeving. Vooral de vraag in hoeverre er sprake is van bestemmingsverkeer is van belang. De gemeente Haarlemmermeer gaat in haar Categoriseringsplan 2004 voor erftoegangswegen uit van maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal binnen de bebouwde kom en maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal buiten de kom. Ter indicatie geeft de CROW voor 30km-zone binnen de bebouwde kom een maximale intensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal. In dit onderzoek is dat gecombineerd tot de volgende waarden:

- » minder dan 4.000 mvt/etmaal is lager dan de maximaal acceptabele waarde;
- » tussen 4.000 en 6.000 mvt/etmaal liggen de intensiteiten rond de maximaal acceptabele waarde;
- » meer dan 6.000 mvt/etmaal is hoger dan de maximaal acceptabele waarde.

De verkeersintensiteiten komen uit tellingen van de gemeente Haarlemmermeer uit de periode 2007 tot en met 2009. Ongeveer de helft van de beoordeelde wegvakken blijft ruimschoots onder de waarde van 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Het betreft met name de Lisserdijk, Huigsloterdijk en Leimuiderdijk. De intensiteitswaarde op de meeste overige wegvakken ligt tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Er zijn drie specifieke locaties waar de waarde duidelijk hoger ligt dan de 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Op deze locaties is sprake van een duidelijk hogere waarde dan de indicatie voor verblijfsgebieden. Deze locaties hebben met elkaar gemeen dat ze onderdeel uitmaken van een doorgaande route of dat ze zeer dicht bij een doorgaande weg liggen. Concreet gaat het om de volgende locaties:

- » Bennebroekerdijk in Zwaanshoek (7.250 mvt/etm). Dit deel maakt onderdeel uit van de doorgaande route van de Bennebroekerweg naar de Meerweg in Bennebroek en is een gebiedsontsluitingsweg;
- » Hillegommerdijk tussen Zwaanshoek en Beinsdorp (6.250 mvt/etm);
- » Hillegommerdijk in Beinsdorp (10.000 mvt/etm). Dit deel maakt onderdeel uit van de doorgaande route van de Venneperweg naar de Meerlaan in Hillegom. Dit gedeelte is een gebiedsontsluitingsweg;
- » Aalsmeerderdijk tussen Rijssenhout en de Kruisweg N201 (7.250 mvt/etm). Dit komt voort uit het feit dat dit de route is naar de N201.

Wat betreft het aandeel vrachtverkeer zijn er geen problemen te constateren. Gemiddeld ligt het aandeel zwaar verkeer op de Ringdijk onder de 3%. Er is slechts één wegvak (Beinsdorp) waar het aandeel zwaar verkeer boven de 5% uit komt, namelijk ongeveer 6%. Dit zijn waarden waarbij problemen te constateren zijn.

Wat betreft de gereden snelheden is gekeken naar de zogenaamde 'V85'. Wanneer 85% van het verkeer lager dan de maximumsnelheid rijdt is er geen probleem. Opmerking hierbij is dat de tellingen op één punt plaats vinden en daarmee niet direct representatief hoeven te zijn voor het hele wegvak. Uit de meetgegevens blijkt dat in de 30km-zones en 60km-zones de gereden snelheid duidelijk hoger ligt dan de maximumsnelheid. Bij alle meetpunten in deze zones is sprake van een duidelijke hogere snelheid. Opvallend is dat op alle 50km/u-wegen de weggebruikers zich wel aan de snelheid houden.

3.2 Uniformiteit

Door de wegen op een uniforme en eenduidige wijze in te richten weet een weggebruiker beter wat van hem verwacht wordt. Hij herkent een situatie en kan hier beter (en veiliger) op anticiperen. Het gaat er dan niet (alleen) om dat over een grote afstand dezelfde inrichting wordt toegepast. Des te meer is van belang dat bij elke maximumsnelheid telkens dezelfde inrichting wordt gekozen. In dit onderzoek is bekeken of de Ringdijk aansluit bij de landelijke ontwikkelingen en is de uniformiteit binnen de wegen van de Ringdijk beoordeeld.

Essentiële Herkenbaarheidskenmerken

In paragraaf 3.1 is ook al ingegaan op de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken. Deze zijn opgesteld om overal in Nederland dezelfde wegkenmerken toe te passen.

Uit de beoordeling van de vormgeving bleek al dat niet alle delen van de Ringdijk aansluiten bij de EHK. De belangrijkste afwijking is het toepassen van suggestiestroken in 30km-zones en het weglaten van trottoir(banden) in deze gebieden. Daarnaast zijn op de wegen met 50km/u de kenmerken van 30 en 60km-zones aanwezig.

In principe is dit een afwijking en komt daarmee niet overeen met landelijke principes. Wel is het zo dat in veel gemeenten in Nederland op dezelfde wijze wordt omgegaan met de inrichting van 30km-zones. Hiermee vormt de inrichting geen bijzonderheid voor de gemiddelde weggebruiker.

Eenduidigheid Ringdijk

Op de Ringdijk zelf zijn er veelal overeenkomsten in de inrichting. Vooral de 60km-zones zijn zo goed als overal op dezelfde wijze vormgegeven. De 30km-zones op de Ringdijk verschillen op diverse plekken wel van elkaar. Ook hier speelt de toepassing van suggestiestroken een rol. Meestal is de wel aanwezig en soms niet. Dit kan tot verwarring bij de weggebruiker leiden, ook omdat in de 60km-zones ook suggestiestroken liggen.

Op de Ringdijk ontstaat de tendens dat overal suggestiestroken worden toegepast; dus bij alle maximumsnelheden. Aandachtspunt hierbij is dat de weggebruiker hierdoor niet meer aan de weginrichting kan zien welke snelheid van hem verwacht wordt.

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

VIA heeft voor de gemeente Haarlemmermeer een evaluatie uitgevoerd van de verkeersveiligheid op de Ringdijk. Het gaat hierbij om een inhoudelijk onderzoek en een inventarisatie van de meningen van omwonenden (in een apart rapport). In het inhoudelijke onderzoek zijn de ongevalgegevens onderzocht en is de huidige inrichting van de Ringdijk beoordeeld. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies van dit onderzoek weergegeven. Ook worden aanbevelingen gedaan voor vervolg.

4.1 Conclusies

Op basis van het inhoudelijk onderzoek zijn de volgende conclusies geformuleerd over de verkeersveiligheid op de Ringdijk:

- » in de periode 1994-2009 is het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers afgenomen. Ongeveer vanaf 2004 is weer een licht stijgende lijn te zien;
- » deze tendens is in alle delen (straatnamen) in meer of mindere mate terug te zien;
- » het aandeel inzittenden van personenauto's onder de slachtoffers is aanzienlijk afgenomen. De bromfietzers en fietsers zijn in aantal afgenomen, maar het aandeel op alle slachtoffers is toegenomen;
- » de genomen maatregelen op de Ringdijk lijken een positief effect te hebben gehad op het aantal ongevallen en slachtoffers. Vooral na de maatregelen die in de periode rond het jaar 2000 zijn genomen is een duidelijke daling te zien. Het (positieve of negatieve) effect van de maatregelen in de periode 2005-2008 is moeilijk terug te zien in de ongevalgegevens;
- » de ongevals aantallen zijn relatief klein waardoor toeval een grote rol speelt. Er kan geen significant verband met de verkeersmaatregelen worden gelegd. Naast de genomen maatregelen kunnen ook bijvoorbeeld landelijke trends, verandering van verkeersintensiteiten en ruimtelijke ontwikkelingen een rol hebben gespeeld. Daar is in dit onderzoek niet op ingegaan;
- » de inrichting van de Ringdijk komt grotendeels overeen met de functie en het gebruik van de weg. Er zijn twee aandachtspunten. Ten eerste ligt in de 30km-zones en 60km-zones de werkelijke snelheid hoger dan de maximumsnelheid. Ten tweede zijn de verkeersintensiteiten op vier locaties hoger, dan bij het type weg als acceptabel wordt beschouwd. Het gaat om:
 - Aalsmeerderdijk tussen Rijsenhout en Aalsmeerderbrug;
 - Bennebroekerdijk t.h.v. Zwaanshoek;
 - Hillegommerdijk tussen Zwaanshoek en Beinsdorp;
 - Hillegommerdijk t.h.v. Beinsdorp.
- » grotendeels voldoet de inrichting van de weg aan wat de weggebruiker mag verwachten. Vooral de 60km-zones zijn op de juiste wijze ingericht. Aandachtspunten zijn de 50km-wegen en een aantal 30km-zones. Het onderscheid in tussen deze wegen is niet altijd duidelijk en de 30km-zones zijn niet overal geloofwaardig ingericht. Met name het toepassen van suggestiestroken in de 30km-zones past niet bij de richtlijnen van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken. Wel wordt deze maatregel door andere gemeenten in Nederland vaker toegepast, zodat het niet om een bijzondere situatie gaat;

- » de uniformiteit binnen de Ringdijk is grotendeels in orde. Er zijn drie aandachtspunten:
 - veel 50km/u-wegen, 30km-zones en 60km-zones tonen hetzelfde wegbeeld. Het onderscheidt tussen deze wegcategorieën is hierdoor vaak niet duidelijk;
 - in de 30km-zones wordt niet consequent wel of geen suggestiestrook toegepast;
 - er lijkt een tendens te ontstaan om overal suggestiestroken toe te passen. Dit is positief voor de uniformiteit. Nadeel is dat het onderscheidt in maximumsnelheid niet goed is waar te nemen. De weggebruiker weet hierdoor minder goed wat van hem verwacht wordt.

4.2 Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van het onderzoek is een aantal aanbevelingen opgesteld. Deze zijn hieronder weergegeven.

Verder verbeteren verkeersveiligheid

Uit de ongevalgegevens blijkt dat op de Ringdijk de laatste jaren een (licht) stijging in aantal ongevallen en slachtoffers heeft plaatsgevonden. Deze lijn kan worden omgebogen door aandacht te blijven houden voor de verkeersveiligheid op de Ringdijk. De te nemen maatregelen zijn afhankelijk van de locatie op de Ringdijk en de specifieke verkeerssituatie. Uit de ongevalgegevens blijkt wel dat bijzondere aandacht voor bromfietzers en fietsers gewenst is. Nader onderzoek naar de specifieke maatregelen is nodig.

Uniformiteit

Een belangrijk aspect van de verkeersveiligheid is dat de weggebruiker weet wat van hem verwacht wordt. Dit kan bereikt worden door de wegen uniform in te richten. Dit betekent niet dat alle wegen hetzelfde er uit moeten zien. Het gaat erom dat alle wegen in een gebied met dezelfde maximumsnelheid ook hetzelfde eruit zien. Het is hierbij juist van belang om de inrichting van de verschillende type wegen duidelijk van elkaar af te wijken, zodat het onderscheidt in maximumsnelheid goed opvalt. Een logische locatie en duidelijke vormgeving van de overgangen in wegcategorie ondersteunen dit. Geadviseerd wordt om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de landelijke richtlijnen van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.

Snelheid

Uit de gegevens blijkt dat in de 30km-zones en 60km-zones structureel harder wordt gereden dan de maximumsnelheid. Vooral in 30km-zones is het voor veel weggebruikers ongeloofwaardig dat deze maximumsnelheid geldt. Het verdient aanbeveling om nader te onderzoeken of dit voor de hele wegvakken geldt (en niet alleen ter hoogte van het telpunt) en of dit werkelijk tot veiligheidsproblemen leidt. Bij een probleemconstatering moet onderzocht worden welke maatregelen dit kunnen voorkomen. Aandachtspunten hierbij zijn het terughoudend omgaan met drempels en plateaus en vooral de veiligheid van de bromfietzers en fietsers.

LIJST VAN BIJLAGEN

- I. Definities ongevallen
- II. Ongevallengegevens
- III. Maatregelen en ongevallen
- IV. Functie, vorm en gebruik

I. DEFINITIES ONGEVALLLEN

Definities ongevallegegevens

Vaak worden bij ongevallegegevens diverse termen, zoals ongevallen en slachtoffers, door elkaar gebruikt. Om onduidelijkheid hierin te voorkomen zijn in dit onderzoek definities gehanteerd, die zijn weergegeven in tabel 4.

Term	Definitie
Ongevallen	Alle verkeersongevallen, zowel met slachtoffers als met alleen materiële schade
UMS-ongevallen	Ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade. Bij deze ongevallen zijn geen slachtoffers gevallen, maar is alleen sprake van schade aan bijvoorbeeld voertuigen.
Slachtofferongevallen	De verkeersongevallen waarbij lichtgewonden, ziekenhuisgewonden of doden zijn gevallen. Bij één slachtofferongeval kunnen meerdere slachtoffers betrokken zijn
Ernstig slachtofferongeval	De verkeersongevallen waarbij alleen ernstige slachtoffers zijn gevallen. Dit zijn de ziekenhuisgewonden en dodelijke slachtoffers
Slachtoffer	Een persoon die bij een verkeersongeval gewond is geraakt (zowel lichtgewond als opgenomen in ziekenhuis) of is overleden.
Ernstig slachtoffer	Een persoon die door een verkeersongeval is opgenomen in het ziekenhuis of is overleden.

tabel 4: Definities ongevallen

Registratiegraad

In de database met ongevallegegevens zijn de ongevallen opgenomen die zijn geregistreerd door de politie. De politie registreert echter niet elk ongeval, omdat veel ongevallen ook onderling worden afgehandeld. Hierdoor is de registratiegraad van de ongevallen niet volledig. Zoals in tabel 5 is te zien neemt de registratiegraad toe naarmate de afloop van een ongeval ernstiger is. Dit wil zeggen dat ernstige ongevallen beter worden geregistreerd dan minder ernstige ongevallen. De ervaring is dat de registratiegraad van de lichte ongevallen steeds lager is geworden in de afgelopen jaren. Hierdoor zijn over de ernstige ongevallen betrouwbaarder uitspraken te doen.

	Registratiegraad	Laatste jaar bekend
Licht gewonden	10%	2003
Ziekenhuis gewonden	53%	2005
Dodelijke slachtoffers	90%	2007

tabel 5: Registratiegraad verkeersongevallen volgens SWOV

II. ONGEVALLENGEGEVENS

Aantal ongevallen en slachtoffers op de Ringdijk Haarlemmermeer

omschrijving	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Totaal slachtoffers	Totaal ernstige slachtoffers	Totaal doden	Totaal ziekenhuis gewonden	Totaal overige gewonden
1994	247	65	91	28	2	26	63
1995	229	54	69	19	3	16	50
1996	228	51	67	15	1	14	52
1997	284	56	62	12	0	12	50
1998	262	58	72	13	2	11	59
1999	251	56	73	10	1	9	63
2000	186	38	45	8	0	8	37
2001	198	50	64	22	2	20	42
2002	153	47	54	13	2	11	41
2003	134	38	41	16	1	15	25
2004	76	25	30	9	0	9	21
2005	73	27	35	14	1	13	21
2006	83	34	37	8	1	7	29
2007	103	36	44	16	0	16	28
2008	95	42	50	17	1	16	33
2009	66	27	33	7	0	7	26

Hoofdtoedracht van de ongevallen op de Ringdijk

Hoofdtoedracht	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Voorrang/doorgang	63	73	63	87	72	59	57	49	36	20	22	23	12	20	24	14
Afstand bewaren	35	35	41	43	50	44	20	25	12	20	13	6	16	16	13	4
Plaats op de weg/bocht	30	21	27	41	36	50	32	29	25	23	10	10	13	20	9	12
Inhalen	13	9	12	13	26	20	22	10	10	12	5	5	16	7	6	6
Toestand weg/voertuig	12	17	14	12	8	15	5	11	7	14	3	3	1	4	8	5
Verkeerstekens	9	8	5	9	9	8	7	9	10	7	5	6	4	6	2	2
Afslaande beweging	5	3	4	5	3	2	4	4	2	2	1	0	2	0	2	
Oversteken	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	3	1
Div. toed. bestuurder	3	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1
Overige toedrachten	77	63	62	74	55	52	39	59	50	36	15	18	18	29	28	21
Eindtotaal	247	229	228	284	262	251	186	198	153	134	76	73	83	103	95	66

Vervoerswijze van verkeersslachtoffers op de Ringdijk

Hoofdtoedracht	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Personenauto	37	28	26	17	26	37	18	27	20	13	9	15	11	8	11	9
Bestelauto	8	2	3	1	5	4	2	6	5	0	2	0	0	1	4	2
Bromfiets	16	10	9	18	14	13	7	16	11	9	2	8	7	17	16	11
Fiets	23	14	16	16	19	10	11	10	10	13	11	9	14	15	12	10
Motor	4	12	6	6	5	7	5	3	4	4	1	3	3	1	4	1
Voetganger	3	2	3	4	2	2	2	1	3	1	3	0	2	2	3	0
Vrachtauto	0	1	4	0	0	0	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0
Eindtotaal	91	69	67	62	72	73	45	64	54	41	30	35	37	44	50	33

III. MAATREGELLEN EN ONGEVALLEN

Lisserdijk

	Driejaarsgemiddelde voor maatregel	Driejaarsgemiddelde na maatregel
Totaal ongevallen	4,3	3,7
Ongevallen met slachtoffers	2,0	2,3

Jaar van maatregel: 2006

Huigsloterdijk

	Driejaarsgemiddelde voor maatregel	Driejaarsgemiddelde na maatregel
Totaal ongevallen	4,0	4,7
Ongevallen met slachtoffers	2,3	2,3

Jaar van maatregel: 2006

Leimuiderdijk

	Driejaarsgemiddelde voor maatregel	Tweejaarsgemiddelde na maatregel
Totaal ongevallen	4,0	4,0
Ongevallen met slachtoffers	2,3	3,0

Jaar van maatregel: 2007

Aalsmeerderdijk

	Driejaarsgemiddelde voor 1999	2000/2001	2003/2004	2006	2008/2009
Totaal ongevallen	23,0	18,5	6,0	10,0	7,5
Ongevallen met slachtoffers	7,0	5,5	1,5	5,0	5,0

Jaar van maatregel: 1999, 2002, 2005, 2007

Schipholdijk

Geen maatregelen genomen

Fokkerweg

Geen maatregelen genomen

Nieuwemeerdijk

	Driejaarsgemiddelde voor maatregel	2009
Totaal ongevallen	18,3	18,0
Ongevallen met slachtoffers	3,7	5,0

Jaar van maatregel: 2008

Akerdijk

	Driejaarsgemiddelde voor maatregel	2009
Totaal ongevallen	1,0	3,0
Ongevallen met slachtoffers	0,0	1,0

Jaar van maatregel: 2008

Lijnderdijk

	Driejaarsgemiddelde voor 2000	2001	Driejaarsgemiddelde na 2002
Totaal ongevallen	6,3	1,0	4,0
Ongevallen met slachtoffers	1,3	0,0	0,0

Jaren van maatregel: 2000, 2002

Zwanenburgerdijk

	Driejaarsgemiddelde voor 2000	Driejaarsgemiddelde 2001-2003	Driejaarsgemiddelde 2002-2004	Driejaarsgemiddelde na 2005
Totaal ongevallen	23,0	17,3	14,0	10,0
Ongevallen met slachtoffers	6,3	3,0	3,0	4,0

Jaren van maatregel: 2000, 2005

Vijfhuizerdijk

	Driejaarsgemiddelde voor maatregel	Driejaarsgemiddelde na maatregel
Totaal ongevallen	19,0	11,0
Ongevallen met slachtoffers	3,0	3,0

Jaar van maatregel: 2000

Cruquiusdijk

	Driejaarsgemiddelde voor 2000	Driejaarsgemiddelde 2001-2003	Driejaarsgemiddelde 2003-2005	Driejaarsgemiddelde na 2006
Totaal ongevallen	13,3	3,7	2,7	2,7
Ongevallen met slachtoffers	3,7	1,0	1,0	2,0

Jaren van maatregel: 2000, 2006

Bennebroekerdijk

	Driejaarsgemiddelde voor 2000	Driejaarsgemiddelde 2001-2003	Driejaarsgemiddelde 2003-2005	Driejaarsgemiddelde na 2006
Totaal ongevallen	19,7	22,7	11,3	8,0
Ongevallen met slachtoffers	1,7	4,3	2,7	2,7

Jaren van maatregel: 2000, 2006

Hillegommerdijk

	Driejaarsgemiddelde voor maatregel	Driejaarsgemiddelde na maatregel
Totaal ongevallen	16,0	11,3
Ongevallen met slachtoffers	3,3	3,0

Jaar van maatregel: 2000

IV. FUNCTIE, VORM EN GEBRUIK

Straatnaam	Plaats	Functie (maximum snelheid)	Gebruik – intensiteit (mvt/etm)	Gebruik Aandeel vrachtverkeer	Gebruik – Snelheid (V85)	Vormgeving - Omgeving	Vormgeving – Asmarkering	Vormgeving – Kantmarkering
Lisserdijk 1	Lisserbroek	30	3000	2%	54,5	Dichte bebouwing	Geen	Trottoirband
Lisserdijk 2		60	1500	2%	69,7	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Lisserdijk 3	Buitenkaag	30	2250	3%	44,3	Dichte bebouwing	Geen	Trottoirband
Huigsloterdijk 1	Buitenkaag	30	2250	3%	44,3	Dichte bebouwing	Geen	Trottoirband
Huigsloterdijk 2		60	1000	3%	80,4	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Huigsloterdijk 3	Huigsloot	30	1000	3%	63,9	Lichte bebouwing	Geen	Trottoirband
Huigsloterdijk 4		60	1000	5%	76,7	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Huigsloterdijk 5	Weteringbrug	30	2750	1%	69,5	Dichte bebouwing	Geen	Geen/trottoirband
Leimuiderdijk 1	Weteringbrug	30	1000	2%		Dichte bebouwing	Geen	Trottoirband
Leimuiderdijk 2		60	1000	2%	69,5	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Leimuiderdijk 3	Burgerveen	30	2250	2%	67,3	Dichte bebouwing	Geen	Geen/suggestiestrook
Leimuiderdijk 4		50	2250	3%	50,1	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Leimuiderdijk 5	Rijsenhout	50	3500	2%	45,1	Dichte bebouwing	Geen	Trottoirband
Aalsmeerderdijk 1	Rijsenhout	30	4000	2%	45,1	Dichte bebouwing	Geen	Trottoirband
Aalsmeerderdijk 2		50	7250	3%	47,9	Lichte bebouwing	Geen	Geen/trottoirband
Aalsmeerderdijk 3	Aalsmeerderbrug	30	1500	2%	51,0	Dichte bebouwing	Geen/enkel onderbroken	Trottoirband
Aalsmeerderdijk 4	Oudemeer	30	1500	2%		Open landschap	Enkel onderbroken	Geen
Nieuwemeerdijk	Nieuwe Meer	30	4250	2%	44,0	Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook/trottoirband
Akerdijk	Badhoevedorp	30	4500	2%	50,8	Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook/trottoirband

Stratnaam	Plaats	Functie (maximum snelheid)	Gebruik – intensiteit (mvt/etm)	Gebruik Aandeel vrachtverkeer	– Snelheid (V85)	Vormgeving - Omgeving	Vormgeving – Asmarkering	Vormgeving – Kantmarkering
Lijnderdijk 1	Lijnden	50	4750	3%	41,0	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Lijnderdijk 2		60	4500	3%	71,7	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Lijnderdijk 3	Zwanenburg	50	5500	5%	28,1	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Zwanenburgerdijk 1	Zwanenburg	50	5500	5%	63,7	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Zwanenburgerdijk 2		60	4500	4%	75,8	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Vijfhuizerdijk 1		60	3000	5%	69,0	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Vijfhuizerdijk 2	Nieuwebrug	30	3000	3%		Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Vijfhuizerdijk 3		60	4500	2%	64,0	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Vijfhuizerdijk 4	Vijfhuizen	30	4500	2%	49,9	Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook/trottoirband
Cruquiusdijk 1	Vijfhuizen	30	4500	2%	49,9	Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook/trottoirband
Cruquiusdijk 2		60	2250	2%	78,9	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Cruquiusdijk 3	Cruquius	50	2250	2%		Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook/trottoirband
Bennebroekerdijk 1	Cruquius	50	4250	3%		Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Bennebroekerdijk 2		60	4250	3%	66,8	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Bennebroekerdijk 3	Zwaanshoek	50	7250	3%	47,9	Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook/trottoirband
Hillegommerdijk 1	Zwaanshoek	60	4750	4%	72,9	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook/trottoirband
Hillegommerdijk 2		60	6250	3%	75,4	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Hillegommerdijk 3	Beinsdorp	50	10000	6%	40,0	Dichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook
Hillegommerdijk 4		60	3000	2%	75,9	Open landschap	Geen	Suggestiestrook
Hillegommerdijk 5	Lisserbroek	50	3000	2%	54,5	Lichte bebouwing	Geen	Suggestiestrook



EVALUATIE RINGDIJKBELEID

BELEVINGSONDERZOEK: ENQUÊTERESULTATEN





EVALUATIE RINGDIJKBELEID

BELEVINGSONDERZOEK: ENQUÊTERESULTATEN

Datum:

3 december 2010

Uitvoering:

VIA
H. (Hessel) de Jong

Projectcode: VNL0394_901-R08
Status: Eindrapport

In opdracht van:

Gemeente Haarlemmermeer
Cluster Beheer en Onderhoud
Dhr. R. Kaasenbrood

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	2
1.1	Paragraaf	2
1.2	Vraagstelling	2
1.3	Werkwijze	4
1.4	Leeswijzer	6
2	Ervaring verkeers(on)veiligheid	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Ervaring verkeersonveiligheid	7
2.3	Vervoerswijze	9
2.4	Hard rijden	11
2.5	Conclusie	12
3	Specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen	13
3.1	Algemeen	13
3.2	Snelheidsremmende maatregelen	14
3.3	Fietssuggestiestroken	15
3.4	Overige maatregelen	16
3.5	Voorkeursmaatregel	17
3.6	Conclusie specifieke verkeersmaatregelen	17
4	Bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeren	18
4.1	Bereikbaarheid en leefbaarheid	18
4.2	Parkeren	19
4.3	Conclusie	19
5	Conclusies	20
	Lijst van bijlagen	23

1 INLEIDING

1.1 Paragraaf

De gemeente Haarlemmermeer wordt begrensd door de Ringdijk, de oorspronkelijke dijk rondom het oude Haarlemmermeer. Op de Ringdijk (zie figuur 1) heeft de gemeente afgelopen jaren diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeersoverlast te beperken. In de periode tussen 1999 en nu zijn hiervoor over bijna het gehele traject diverse maatregelen genomen.

Nu wil de gemeente Haarlemmermeer in beeld brengen in hoeverre het gevoerde Ringdijkbeleid en de daarbij genomen maatregelen effect hebben gehad. Aan VIA is daarom gevraagd om een evaluatie uit te voeren, zowel op gebied van de werkelijke gegevens als de meningen van de bewoners. Hiervoor is het onderzoek opgebouwd uit drie bouwstenen:

- » inhoudelijke onderzoek met analyse van beschikbare (verkeers)gegevens;
- » enquête over de beleving van de verkeersonveiligheid op de Ringdijk;
- » rondgang over de Ringdijk met vertegenwoordigers van de dorpsraden.

De resultaten van het inhoudelijke onderzoek naar de ongevalgegevens en beoordeling van de inrichting zijn opgenomen in het rapport 'Evaluatie Verkeersmaatregelen Ringdijk Haarlemmermeer'. Daarnaast is een algemeen Eindrapport opgesteld, waarin de drie genoemde onderdelen samenkomen. In het voorliggende rapport zijn de resultaten van de enquête weergegeven.



1.2 Vraagstelling

Het doel van het onderzoek is om in beeld te brengen hoe bewoners de verkeersveiligheid op de Ringdijk in de gemeente Haarlemmermeer ervaren. Het gaat er dan enerzijds om of men de verkeersveiligheid vindt verbeterd of verslechterd. Anderzijds met als doel om te bepalen wat mensen niet verkeersveilig vinden en waar dit dan aan ligt. Concreet zijn met de enquête de volgende zaken in beeld gebracht:

- » de ervaren verkeers(on)veiligheid op de Ringdijk;
- » de meningen over verkeersveiligheidsmaatregelen;
- » de parkeersituatie aan de Ringdijk;
- » de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Ringdijk.



figuur 1: De Ringdijk in de gemeente Haarlemmermeer

1.3 Werkwijze

De enquête is onder de bewoners, bedrijven en dorpsraden van de Ringdijk uitgezet. Huis aan huis is een brief met de enquête verspreid. Mensen konden de enquête digitaal (op www.verkeersopinie.nl/haarlemmermeer) of op papier invullen.

Opzet enquête

Door VIA is in nauw overleg met de gemeente een vragenlijst samengesteld om de gewenste meningen in beeld te brengen. Deze enquête is eerst als proef door een aantal ambtenaren van de gemeente ingevuld. Hierna is de vragenlijst bijgesteld tot de definitie enquête.

De uitgezette enquête bestaat uit 51 vragen, waarbij de enquête in zeven delen is ingedeeld. De vragen in de enquête zijn opgenomen in bijlage I. Hieronder is toegelicht waar de zeven delen over gaan:

- 1 algemeen. De eerste paar vragen zijn algemeen en gaan over de straat waar de respondent woont, de meest gebruikte vervoerswijze, etc.;
- 2 ervaring verkeersveiligheid. Het tweede deel gaat in op de ervaren verkeersonveiligheid op de dijk en in welke situaties dat is;
- 3 mening over specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen. Afgelopen jaren heeft de gemeente Haarlemmermeer diverse maatregelen genomen. In dit derde deel wordt de respondent gevraagd naar de mening over deze maatregelen;
- 4 verkeersmaatregelen algemeen. Hierbij gaat het om de meningen van de respondenten over verschillende typen verkeersmaatregelen in beeld te brengen;
- 5 parkeersituatie. Ook de parkeersituatie kan van invloed zijn op de ervaren verkeersonveiligheid. Daarom is in dit deel gevraagd naar de parkeersituatie en de ervaringen hiermee;
- 6 bereikbaarheid en leefbaarheid. Tot slot wordt ingegaan op de ervaren verkeersdruk en de verlichting op de Ringdijk.

Respons

Op dinsdag 12 januari 2010 is op alle adressen aan de Ringdijk een brief met een enquête in de brievenbus bezorgd. Ook hebben de dorpsraden een enquête gekregen. Mensen hadden tot en met 23 januari de mogelijkheid om de enquête op internet in te vullen of de papieren versie terug te sturen. De opgestuurde enquêtes zijn achteraf door de gemeente alsnog online ingevuld.

In totaal zijn 1.020 enquêtes ingevuld. Gezien het aantal verspreide enquêtes (ongeveer 2.500) is dit een hoge respons. Hiermee kunnen betrouwbare uitspraken worden gedaan over de meningen over de Ringdijk. Veruit de meeste respondenten zijn bewoners (948). Daarnaast hebben 49 respondenten namens een bedrijf gereageerd. Er zijn 23 enquêtes door leden van een dorpsraad ingevuld. De resterende enquêtes zijn niet bruikbaar en buiten beschouwing gelaten. In bijlage II zijn de enquêteresultaten per vraag weergegeven.

Straat	Aantal ingevulde enquêtes door bewoners	Aantal ingevulde enquêtes door bedrijf	Aantal ingevulde enquêtes door dorpsraad
Aalsmeerderdijk	181	5	4
Akerdijk	86	0	2
Bennebroekerdijk	51	3	1
Cruquiusdijk	62	3	2
Hillegommerdijk	81	4	0
Huigsloterdijk	56	2	1
Leimuiderdijk	70	5	1
Lijnderdijk	50	0	2
Lisserdijk	89	4	0
Nieuwemeerdijk	168	9	9
Schipholdijk	2	0	0
Vijfhuizerdijk	63	3	0
Zwanenburgerdijk	55	11	1
Totaal	948	49	23

tabel 1: Overzicht aantal respondenten per straat

In de enquête is ook onderscheid gemaakt naar de straatnaam van de respondent. Hiermee kan beoordeeld worden in hoeverre de beleving op de verschillende delen van de Ringdijk overeenkomt of van elkaar verschilt. Het blijkt dat alle straten goed vertegenwoordigd zijn in de resultaten (zie tabel 1). Alleen van de Schipholdijk zijn slechts twee reacties. Dit is begrijpelijk, aangezien aan deze straat maar weinig (woon)adressen gevestigd zijn. Bij de verwerking van de resultaten is telkens rekening gehouden met de verschillende straten.

Vertaling resultaten

Over het algemeen is het zo dat mensen die overlast hebben of iets negatief ervaren eerder geneigd zijn om een enquête in te vullen of mee te werken aan een onderzoek. Vaak is deze groep mensen dan ook oververtegenwoordigd in de enquête, waardoor de resultaten wellicht iets 'negatiever' uitvallen dan dat iedereen zou vinden. In dit onderzoek is de enquête huis-aan-huis verspreid, waardoor een hoge respons is verkregen. Door deze hoge respons zijn de 'positieve' en de 'negatieve' meningen beter in balans. De resultaten van de enquête over de Ringdijk is dan ook representatief voor de werkelijke mening van deze bewoners.

1.4 Leeswijzer

De resultaten van de enquête zijn in dit rapport opgenomen. In hoofdstuk 2 wordt hierbij ingegaan op de ervaringen met verkeersonveiligheid op de Ringdijk in het algemeen. Wat vindt men van de verkeersveiligheid en in welke omstandigheden vindt men het onveilig? In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingezoomd op specifieke verkeersmaatregelen. Wat vindt men van de verschillende genomen maatregelen? En welke maatregelen heeft de voorkeur? In hoofdstuk 4 komen de aspecten wat betreft bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeren aan de orde. In hoofdstuk 5 zijn tot de belangrijkste conclusies uit de enquête weergegeven.

In de bijlagen zijn de vragenlijst (bijlage I) en de antwoorden (bijlage II) van de respondenten in detail opgenomen.

2 ERVARING VERKEERS(ON)VEILIGHEID

2.1 Algemeen

In het voorgaande hoofdstuk (paragraaf 1.3) is al ingegaan op de kenmerken van de respondenten. Veruit de meeste reacties zijn gekomen van bewoners van de Ringdijk. Dit is ongeveer 93%.

Het blijkt dat alle straten van de Ringdijk goed vertegenwoordigd zijn, behalve de Schipholdijk. De twee straten met het grootste aantal respondenten zijn de Aalsmeerderdijk en de Nieuwemeerdijk. Onder bedrijven komen de meeste reacties uit de Nieuwemeerdijk en de Zwanenburgerdijk.

Vervoerswijze respondent

Aan de respondenten is gevraagd met welke vervoerswijze ze zich meestal over de Ringdijk verplaatsen. Veruit het grootste deel (ongeveer 64%) doet dat met een personenauto. Verder worden 'op de fiets' (17%) en 'te voet' (8%) vaker genoemd. De overige vervoerswijzen (zoals vrachtauto of tractor) komen minder voor. Hierbij zijn er geen grote verschillen tussen de verschillende straten.

Naast de belangrijkste vervoerswijze is ook gevraagd naar de vervoerswijze die men 'ook wel' gebruikt. Hierbij komen vooral fietsverkeer (36%) en voetgangers (33%) als 'tweede' modaliteit naar voren. Ook hier speelt de personenauto (met 20%) en relatief belangrijke rol.



2.2 Ervaring verkeersonveiligheid

Ervaren verkeersonveiligheid in het algemeen

In het tweede deel van de enquête is gevraagd naar de ervaren verkeersonveiligheid op de Ringdijk. Uit de reacties komt naar voren dat men zich over het algemeen niet veilig voelt (zie tabel 2). Ruim 70% ervaart de situatie als onveilig of zeer onveilig. Slechts 1% (8 respondenten) vindt de Ringdijk zeer veilig.

Deze uitkomsten gelden voor alle straten die deel uitmaken van de Ringdijk. In alle straten geldt ongeveer dezelfde verhouding. Wel springt de Nieuwemeerdijk uit de cijfers naar voren, omdat deze respondenten de situatie nog onveiliger vinden. Ruim 92% van deze respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig.

Veruit de meeste respondenten ervaren de onveilige verkeerssituaties frequent (zie tabel 3). Bijna 70% geeft aan dat ze dagelijks onveilige situaties ervaren, hetzij de hele dag, hetzij in de spits. Ongeveer 10% voelt zich minder dan één keer per maand onveilig. Ook hierbij geldt een min of meer gelijke verdeling van de antwoorden in alle straten. Positieve uitzondering is de Cruquiusdijk waar het grootste aandeel (20 van de 62) minder dan één keer per maand zich onveilig voelt.

Hoe ervaart u over het algemeen de verkeersveiligheid op de Ringdijk?	Aandeel
Zeer Veilig	1%
Veilig	27%
Onveilig	50%
Zeer onveilig	22%

tabel 2: Ervaren verkeersonveiligheid in het algemeen

Hoe vaak ervaart u onveilige verkeerssituaties op de Ringdijk?	Aandeel
Dagelijks de hele dag door	38%
Dagelijks, met name in de spits	30%
Met name in de weekenden	3%
Wekelijks	14%
Maandelijks	5%
Minder dan maandelijks	10%

tabel 3: De momenten van onveiligheidsgevoel op de Ringdijk

Omstandigheden verkeersonveiligheid

In de enquête is ook aan de respondenten gevraagd onder welke omstandigheden de verkeersonveiligheid vaker speelt. De meest aangegeven omstandigheden zijn de ochtendspits, avondspits, in het donker en in de vorstperiode. Dit zijn op zich logische en te verklaren antwoorden. Bij de 'vorstperiode' kan echter meespelen dat er tijdens het openstaan van de enquête sprake was van vorst en sneeuwval. Mogelijk is dit antwoord hierdoor vaker aangekruist dan normaal het geval zou zijn. Andere veelgenoemde onveilige omstandigheden zijn regenachtig weer, grijs/grauw weer en juist warm zomerweer. Bij de mogelijkheid om zelf een omstandigheid aan te geven, wordt vooral 'altijd' genoemd (al zijn de aantallen klein).

Samengevat kan gezegd worden dat de onveiligheid met name wordt ervaren tijdens de spitsperiodes en als het donker is. Dit geldt bij verschillende soorten weersomstandigheden.

2.3 Vervoerswijze

In voorgaande paragraaf is naar voren gekomen dat men de Ringdijk over het algemeen als onveilig beschouwd. Om in beeld te brengen waardoor de onveiligheid ontstaat, is hier in de enquête naar gevraagd. In het volgende hoofdstuk wordt uitgebreider ingegaan op de specifieke verkeerssituaties op de Ringdijk. In het algemene deel is wel gevraagd naar de betrokken vervoerswijzen in onveilige situaties.

Veroorzaker onveiligheid

Door de respondenten worden alle vervoerswijzen als veroorzaker van de onveiligheid aangewezen. Dit wil zeggen: de verschillende respondenten wijzen ook verschillende vervoerswijzen aan. Uit de reacties blijkt dat auto's en vrachtauto's wel het meest als onveiligheidsveroorzaker worden aangewezen. Wat betreft de overige antwoorden zijn veel verschillende dingen benoemd, zoals bussen, kinderen, obstakels en recreatief verkeer. Het gaat hierbij echter om zeer kleine aantallen.

Bij het aanwijzen van de veroorzakende partij kregen de respondenten de mogelijkheid om een omschrijving te geven van de situatie waarin dat gebeurt. De vaker genoemde situaties zijn:

- » te snel rijden (18%);
- » wegversmalling (15%);
- » wegdrukken van (10%);
- » dijk te smal (7%);
- » situatie met fietsers of specifiek wielrenners (7%);
- » inhalen (3%);
- » rechts inhalen (3%).

Indien u onveiligheid ervaart op de Ringdijk, door welke verkeersdeelnemers wordt dit dan voornamelijk veroorzaakt?	Aandeel veroorzakende vervoerswijze onveiligheid	Aandeel vervoerswijze die het meest gevaar loopt
Auto's	17%	0%
Vrachtauto's	14%	0%
Tractoren	13%	0%
Motoren	12%	3%
Bromfietsers	13%	12%
Fietsers	13%	37%
Voetgangers	11%	21%
Andere, nl.	5%	4%

tabel 4: Vervoerswijze van veroorzaker onveiligheid en meeste gevaar

Wat betreft de vervoerswijzen die het meest gevaar lopen, wordt het langzaam verkeer als risicovolle partij aangewezen. Dit geldt vooral voor fietsers. Ook voetgangers en in mindere mate bromfietzers vallen hieronder. Wat betreft de overige antwoorden worden ook nog kinderen, ouderen en dieren benoemd. De ervaren onveiligheid voor langzaam verkeer uit de enquête komt ook overeen met de resultaten van het inhoudelijke onderzoek (ongevallengegevens), waar ook het langzaam verkeer als aandachtsgroep naar voren komt.

Gevaarlijke verkeerssituaties voor verschillende vervoerswijze

Voor de verschillende vervoerswijzen konden de respondenten aangeven in welke situatie ze de verkeerssituatie als onveilig ervaren. In tabel 5 zijn de resultaten voor de meest voorkomende antwoorden weergegeven. Overigens gaat het bij deze vraag niet om de veroorzakende partij (zoals in vorige paragraaf), maar om de verkeerssituatie waarin de verkeersonveiligheid ontstaat.

Te zien is dat er veel overeenkomsten zijn tussen de verschillende (rijdende) vervoerswijzen. Voor het gemotoriseerd verkeer (auto, vrachtauto, tractor, motor en bromfiets) zijn vooral de voorrangssituaties bij versmallingen, de snelheid binnen de bebouwde kom (30/50) aandachtspunten. Bij het grote verkeer (auto, vrachtauto, tractor) speelt ook het uitwijken op fietsstroken bij versmallingen een belangrijke rol. Bij fietsers is het geen voorrang verlenen bij wegen van rechts een veel ervaren gevaarlijke situatie.

	Auto	Vrachtauto	Tractor	Motor	Bromfiets	Fiets
Geen	1%	6%	22%	18%	9%	13%
Geen voorrang verlenen bij versmalling	22%	18%	16%	23%	20%	0%
Geen voorrang verlenen bij wegen van rechts	11%	8%	4%	8%	11%	20%
Snelheid op 30/50km-wegen	21%	20%	23%	26%	26%	11%
Snelheid op 60 km-wegen	7%	9%	6%	12%	8%	0%
Uitwijkgedrag op de fietsstrook bij wegversmallingen	22%	25%	17%	0%	0%	8%
Uitwijkgedrag op 60km-wegen	4%	7%	4%	0%	0%	0%
Over de stoep rijden	0%	0%	0%	0%	13%	20%
Anders	7%	7%	7%	13%	13%	28%

tabel 5: Onveilige verkeerssituatie per vervoerswijze

Bij de verschillende vervoerswijzen kon men ook andere situaties omschrijven. Hieronder zijn per vervoerswijze de belangrijkste benoemd:

- » auto: snelheid in het algemeen, inhalen, parkeren;
- » vrachtauto: dijk te smal, rijden in het vrachtautoverbod, plaats op de weg/wegdrukken, te hoge snelheid;
- » tractor: te breed voertuig, te hoge snelheid;
- » motor: snelheid in de bocht;
- » bromfiets: snelheid in de bocht;
- » fietsers: zonder licht rijden, wielrenners, plaats op de weg/wegdrukken van fietser.

In bovenstaande gegevens is nog niet ingegaan op de situaties met voetgangers. Bij deze doelgroep zijn de volgende punten als gevaarlijke situaties benoemd:

- » lopen op de rijbaan;
- » oversteken zonder kijken;
- » geparkeerde voertuigen;
- » ontbreken stoep/slechte staat stoep;
- » snelheid autoverkeer.

2.4 Hard rijden

In de enquête is een aantal vragen gesteld die te maken hebben met de snelheid en te hard rijden. Hierbij gaat het niet zo zeer om het bepalen in hoeverre er werkelijk te hard wordt gereden (door anderen). De vragen zijn er meer op gericht om in beeld te brengen hoe 'makkelijk' het is om (per ongeluk) te hard te rijden.

Ongeveer 65% van de respondenten heeft aangegeven dat de Ringdijk uitnodigt tot te hard rijden. 33% vindt dat dit niet het geval is. Wanneer hierbij naar de verschillende delen (straatnamen) wordt gekeken, dan valt een aantal zaken op. In de meeste straten is deze verhouding ongeveer hetzelfde. Op de Lijnderdijk, Vijfhuizerdijk en Zwanenburgerdijk is het aandeel dat de Ringdijk vindt uitnodigen tot te hard rijden duidelijk hoger (ongeveer 75%). Op de Leimuiderdijk is dit deel duidelijk lager. Hier vindt ongeveer de helft dat de weg uitnodigt tot te hard rijden.

Wanneer men wordt gevraagd of men zelf wel eens de neiging heeft om te hard te gaan rijden, dan ontstaat min of meer hetzelfde beeld als hiervoor. Ongeveer tweederde van de respondenten geeft aan (wel eens) te hard te rijden, om wat voor reden dan ook. Een derde geeft aan nooit te hard te rijden. Van degenen die te hard rijden geeft de grootste groep (43%) aan dat dit per ongeluk gebeurt (het overkomt me). Ongeveer 14% rijdt wel eens te hard wanneer ze haast hebben. De overige rijden regelmatig, vaak of altijd te hard (bij elkaar 13%). Bij dit alles zijn er geen noemenswaardige verschillen tussen de verschillende straten.

2.5 Conclusie

Gesteld kan worden dat de enquête door veel mensen aan de Ringdijk is ingevuld. Ruim 1.000 mensen hebben de moeite genomen om de enquête in te vullen. Veruit de meeste respondenten zijn bewoners van de Ringdijk, zodat de resultaten van de enquête vooral op hen betrekking hebben.

In dit hoofdstuk is ingegaan op hoe de mensen de verkeersveiligheid op de Ringdijk in zijn algemeenheid ervaren, zonder in te zoomen op specifieke locaties. Over het algemeen ervaart men de verkeerssituatie op de Ringdijk als onveilig. Deze onveiligheid wordt over het algemeen dagelijks ervaren. Deze resultaten gelden voor alle straten, aangezien er geen grote onderlinge verschillen zijn. De omstandigheden wanneer men onveiligheid ervaart zijn vooral in de spitsperioden en als het donker is. Ook de weersomstandigheden spelen hierbij een rol.

De respondenten geven aan dat eigenlijk alle vervoerswijzen de onveilige situaties veroorzaken. Er is geen vervoerswijze die duidelijk naar voren springt. Andersom is wel duidelijk dat men vindt dat het vooral voor het langzaam verkeer onveilig is.

Tot slot is aan de respondenten gevraagd in welke verkeerssituaties de verkeersonveiligheid in zijn algemeenheid naar voren komt. De volgende situaties worden hierbij vaak genoemd:

- » de voorrangssituaties met motorvoertuigen bij wegversmallingen;
- » de snelheid van motorvoertuigen op 30km- en 50km-wegen;
- » het uitwijkgedrag bij de wegversmallingen op de fietssuggestiestrook;
- » voorrangssituaties op gelijkwaardige kruispunten met (brom)fietsverkeer.

3 SPECIFIEKE VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

Afgelopen jaren heeft de gemeente Haarlemmermeer diverse verkeersmaatregelen genomen op de Ringdijk. Dit onder andere om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. In de enquête is gevraagd naar de ervaringen van de respondenten met deze maatregelen. Daar wordt in dit hoofdstuk op ingegaan.

Aangezien de resultaten van de verschillende straten goed met elkaar overeen komen, wordt er daarom in dit hoofdstuk geen onderscheid in gemaakt. Alleen bij opvallende uitkomsten wordt dat wel benoemd.

3.1 Algemeen

In de enquête is aan de respondenten gevraagd om hun mening over verschillende verkeersmaatregelen te geven. Hierbij hadden ze de mogelijkheid om een type maatregel te kiezen en hier een aantal vragen over te beantwoorden. Vervolgens kon men deze vraag eventueel herhalen en ingaan op een andere type maatregel.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de maatregeltypen. Hierbij is aangegeven hoe vaak een respondent op dat type maatregel heeft gereageerd in relatie tot de andere maatregelen. Te zien is dat er een redelijke verdeling is over de verschillende type maatregelen. Alleen de drempels en de fietssuggestiestroken buiten de kom (60km-wegen) zijn duidelijk minder in trek.

In tabel 6 is ook aangegeven in hoeverre de respondenten de maatregel veilig of onveilig waarden. Er zijn geen maatregelen die door een overgrote meerderheid als veilig wordt bestempeld. Wel komen de volgende maatregelen redelijk positief naar voren:

- » drempel of plateau bij de grens van de bebouwde kom;
- » flitspalen;
- » inhaalverbod buiten de bebouwde kom;
- » rode suggestiestroken binnen de bebouwde kom.

Daarnaast zijn er ook maatregelen benoemd die negatief worden beoordeeld. Vooral de wegversmallingen worden duidelijk door de meeste respondenten als onveilig ervaren. Ook de gelijkwaardige kruispunten vindt een meerderheid onveilig.

Type maatregelen	Verdeling reacties over maatregelen	Veilig of Zeer veilig	Onveilig of Zeer onveilig
Drempels en plateaus bij de bebouwde komgrens	12%	60%	40%
Drempels en plateaus op 60 km/uur wegen	1%	49%	51%
Flitspalen	14%	65%	35%
Inhaalverbod buiten de bebouwde kom	13%	66%	34%
Instellen van de maximumsnelheid van 30 km/uur	15%	52%	48%
Rode fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom	13%	55%	45%
Rode fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom	1%	50%	50%
Vorrang verlenen aan het verkeer van rechts (gelijkwaardige kruising)	13%	43%	57%
Wegversmallingen Lisser-, Huigsloter-, Leimuider-, Aalsmeerder- en Schipholdijk.	7%	23%	77%
Wegversmallingen ter hoogte van Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Vijfhuizerdijk	7%	19%	81%
Wegversmallingen ter hoogte van Zwaanshoek en Vredenburg	4%	33%	67%

tabel 6: Mening over verschillende maatregelen

3.2 Snelheidsremmende maatregelen

In de enquête is specifiek ingegaan op de vraag wat men vindt van de maatregelen. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen voor de snelheidsremmende maatregelen weergegeven.

Wegversmallingen

In de enquête zijn drie situaties met wegversmallingen te onderscheiden (zie ook tabel 6). Opvallend is dat de respondenten de verschillende wegversmallingen op gelijke wijze beoordelen. De belangrijkste redenen waarom men de wegversmallingen onveilig vindt zijn:

- » de tegenligger neemt voorrang (24%);
- » er is beperkte ruimte voor fietsers (21%);
- » het uitwijkgedrag van het autoverkeer op de fietssuggestiestrook (21%).



Drempels en plateaus

In de enquête is onderscheid gemaakt in twee type drempels of plateaus. Het gaat dan om een voorziening bij de bebouwde komgrens of drempels en plateaus op 60km-wegen. Ook bij deze twee maatregelen sluiten de resultaten uit de enquête goed bij elkaar aan. De meest genoemde bezwaren bij de drempels of plateaus zijn:

- » de drempel veroorzaakt geluidsoverlast (ongeveer 40%);
- » de drempel remt te weinig af (ongeveer 30%);
- » de drempel remt te veel af (ongeveer 20%).

Flitspalen

Zoals in vorige paragraaf is aangegeven ervaart men de flitspalen over het algemeen als een redelijk goede maatregel. De twee meest genoemde bezwaren die bij de flitspalen worden benoemd zijn:

- » plotseling afremmende voertuigen (56%);
- » weinig effect door het geringe aantal flitspalen (41%).

3.3 Fietssuggestiestroken

Op de Ringdijk zijn op veel plekken rode fietssuggestiestroken aangebracht, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Ook bij de fietssuggestiestroken in de beide situaties wordt door de respondenten op dezelfde manier gereageerd.

De meest genoemde nadelen bij de fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom zijn:

- » autoverkeer rijdt op de fietssuggestiestroken bij tegenliggers;
- » autoverkeer rijdt op de fietssuggestiestroken zonder tegenliggers;
- » de fietssuggestiestroken worden geblokkeerd door gemotoriseerd verkeer;
- » de snelheid van het autoverkeer.

Hierbij moet opgemerkt worden dat respondenten het aspect 'autoverkeer op de fietssuggestiestrook' buiten de bebouwde kom negatiever beoordelen dan de situaties binnen de kom. De overige aspecten scoren ongeveer gelijk.



3.4 Overige maatregelen

Naast de snelheidsremmende maatregelen en de fietssuggestiestroken is er een aantal andere verkeerssituaties waar respondenten hun mening over hebben gegeven. Het gaat dan om de 30km-zones, gelijkwaardige kruispunten en een inhaalverbod buiten de bebouwde kom.

Maximumsnelheid 30km-uur

De meest genoemde aandachtspunten bij de 30km-zones zijn:

- » het gedrag van de verkeersdeelnemers;
- » de snelheid van het autoverkeer;
- » de inrichting van de rijbaan.

Een opvallende uitkomst in de enquête is dat maar liefst 85% van de respondenten van de Lijnderdijk de 30km-zone niet onveilig vindt. In de andere straten wordt dit in het geheel niet aangegeven.

Gelijkwaardig kruispunt

Bij de gelijkwaardige kruispunten zijn de volgende punten benoemd die de situatie onveilig maken:

- » het slechte zicht op de zijwegen;
- » de vormgeving van de kruispunten is niet duidelijk;
- » geen voorrang krijgen;
- » de snelheid ter hoogte van het kruispunt.

Inhaalverbod buiten de kom

Uit paragraaf 3.1 kwam naar voren dat het inhaalverbod relatief veilig wordt ervaren door de respondenten. Het (veruit) belangrijkste bezwaar (88%) dat hierbij wordt benoemd is dat het verbod op inhalen tot frustratie leidt, waardoor men zich asociaal gaat gedragen. Ook wordt in een aantal straten (vooral Cruquiisdijk en Nieuwemeerdijk) aangegeven dat er toch wordt ingehaald, wat tot onveiligheid leidt.



3.5 Voorkeursmaatregel

In de enquête werd de respondenten de mogelijkheid geboden om aan te geven wat ze goede maatregelen vinden. Er is gevraagd of er een stukje Ringdijk is dat ze graag bij hun voor de deur zouden willen hebben. Ongeveer de helft heeft hierbij 'nee' aangegeven. Ze zouden dus niet een ander deel van de Ringdijk bij hun in de straat willen zien.

De andere helft is redelijk gelijkmatig verspreid over de verschillende straten. Vooral de Aalsmeerderdijk komt hierbij naar voren. Ook de Bennebroekerdijk en de Hillegommerdijk zijn vaker benoemd. De belangrijkste redenen van de respondenten waarom ze deze delen van de Ringdijk positief vinden zijn:

- » de lage snelheid;
- » minder sluipverkeer;
- » geen obstakels;
- » goede fietsvoorziening.

Ook is gevraagd naar de voorkeur voor specifieke type maatregelen. Hierbij zijn de meningen redelijk verdeeld over verschillende mogelijkheden. De meest genoemde type maatregelen waar de voorkeur naar uit gaat zijn:

- » flitspalen (21%);
- » controles door politie (20%);
- » fietssuggestiestroken (14%).

3.6 Conclusie specifieke verkeersmaatregelen

De respondenten konden in de enquête hun mening geven over de verkeers(on)veiligheid van verschillende type maatregelen die in de Ringdijk zijn gerealiseerd. De belangrijkste conclusie hierover is dat men de wegversmallingen als onveilig ervaart. Dit komt vooral doordat de fietssuggestiestrook moet worden gebruikt en doordat tegenliggers voorrang nemen. Ook de gelijkwaardige kruispunten worden door een meerderheid als onveilig ervaren. Dit komt met name door het slechte zicht in de zijwegen, de onduidelijkheid van het kruispunt, geen voorrang krijgen en de hoge snelheid.

De drempels bij de bebouwde komgrens, flitspalen en het inhaalverbod vinden de meeste mensen positief voor de verkeersveiligheid. Wanneer mensen zelf maatregelen mochten kiezen, dan worden vooral controles met een flitspaal of door de politie en de rode fietssuggestiestroken vaak genoemd.

4 BEREIKBAARHEID, LEEFBAARHEID EN PARKEREN

Naast het effect op de verkeersveiligheid speelt ook een aantal andere aspecten een rol bij de verkeerssituatie op de Ringdijk. Daarom is in de enquête ook ingegaan op de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de parkeersituatie. Daar wordt in dit hoofdstuk op ingegaan.

4.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid

Verkeersdruk

Om eventuele overlast door verkeer in beeld te brengen is aan de respondenten gevraagd hoe men de verkeersdruk bij hen in de straat ervaart. Hieruit blijkt dat men in de meeste straten wel veel verkeersdruk ervaren. Ongeveer 60% van de respondenten vindt het druk of zeer druk. Slechts 7% ervaart het als rustig. Wat betreft verkeersdruk zijn er wel verschillen tussen de straten. De straten die duidelijk als (zeer) druk worden ervaren zijn:

- » Akerdijk;
- » Bennebroekerdijk;
- » Lijnderdijk;
- » Zwanenburgerdijk.

Er is ook een aantal, dat als minder druk worden bestempeld. Toch is het aandeel respondenten beperkt dat deze straten als rustig beschouwd (maximaal 17% in de Aalsmeerderdijk). De straten die het minst als druk worden ervaren zijn de Leimuiderdijk en de Lisserdijk.

Filevorming

Aan de respondenten is gevraagd of er bij hun in de straat ook filevorming ontstaat. Hierbij moet opgemerkt worden dat de beoordeling van filevorming subjectief door de respondent is weergegeven.

Over het algemeen ontstaat volgens de respondenten op bijna alle wegvakken wel filevorming. Alleen op de Cruquiusdijk en Hillegommerdijk vindt een meerderheid (61% respectievelijk 53%) dat dit niet gebeurt. Voor alle straten geldt dat de filevorming vooral in de ochtendspits of avondspits ontstaat. Van de mensen die vinden dat er filevorming ontstaat heeft ongeveer 85% hier last van. Hierbij is de verdeling ongeveer gelijk over de redenen geluidsoverlast, luchtvervuiling en trillingshinder.

Verlichting

Wat betreft de verlichting van de wegen op de Ringdijk is men over het algemeen tevreden. 80% vindt dat de Ringdijk goed verlicht is, 5% vindt dat er al te veel verlichting is en van 15% mag er wel meer verlichting komen. Dit is wel een opvallende uitkomst, omdat eerder door veel mensen werd aangegeven dat er onveilige verkeerssituaties zijn in donkere omstandigheden.

4.2 Parkeren

In de enquête hebben respondenten gereageerd op de parkeersituatie bij hun in de straat. Hieruit blijkt dat 23% geen eigen parkeerplaats heeft en dus in de openbare ruimte moet parkeren. 28% heeft één parkeerplaats beschikbaar op eigen terrein. De overige respondenten hebben ruimte voor twee of meer auto's. Volgens de respondenten gebruiken ze de eigen parkeerplaatsen ook. Wanneer men een eigen parkeerplaats beschikbaar heeft, parkeert men de auto hier ook.

Toch zijn er wel straten waar mensen vinden dat er onvoldoende parkeerplaatsen op straat liggen. Over de hele Ringdijk vindt ongeveer 63% dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Hierbij komen vooral de Lijnderdijk en de Bennebroekerdijk positief naar voren. Eigenlijk is alleen op de Cruquiusdijk een duidelijke meerderheid aanwezig, die vindt dat er te weinig parkeerplaatsen zijn.

Op de Ringdijk komt het voor dat men de straat moet oversteken om bij de parkeerplaatsen te komen. De meningen zijn verdeeld of dit veilig is of niet. Ongeveer 45% ervaart dit als (zeer) veilig en de overige 55% vindt het (zeer) onveilig.

4.3 Conclusie

Wat betreft bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeren zijn de volgende conclusies te trekken:

- » het grootste deel van de respondenten ervaart een bepaalde mate van verkeersdruk bij hun in de straat. Vooral de Akerdijk, Bennebroekerdijk, Lijnderdijk, Zwanenburgerdijk komen hierbij negatief naar voren;
- » hierop aansluitend vinden de meeste mensen dat er regelmatig filevorming op de Ringdijk ontstaat. Dit is vooral in de spitsperiodes het geval. Veel mensen ondervinden hier ook overlast van in de vorm van geluidshinder, luchtvervuiling of trillingshinder;
- » over het algemeen is men tevreden over de verlichting op de Ringdijk. 80% van de respondenten vindt het huidige niveau goed;
- » wat betreft parkeren is men redelijk tevreden. De meeste mensen (ruwweg 75%) hebben parkeergelegenheid op eigen terrein en gebruiken dit dan ook. Een kleine meerderheid vindt dan ook dat er op straat voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.
- » Over de veiligheid van het oversteken naar de parkeerplaatsen toe is men verdeeld.

5 CONCLUSIES

Op de Ringdijk in de gemeente Haarlemmermeer zijn afgelopen jaren diverse verkeersmaatregelen genomen, dit in het kader van het Ringdijkbeleid. De gemeente Haarlemmermeer heeft aan VIA gevraagd om een evaluatie te doen naar de verkeersveiligheidsontwikkelingen op de Ringdijk. Hiervoor is een inhoudelijk onderzoek (analyse van gegevens) en een belevingsonderzoek (enquête) uitgevoerd. De resultaten van het inhoudelijk onderzoek zijn opgenomen in de aparte rapportage. Ook is een overkoepelend Eindrapport opgesteld, waarin wordt teruggeblikt op het gevoerde beleid en vooruit wordt gekeken naar de toekomst.

In deze rapportage zijn de resultaten van de enquête opgenomen, die onder bewoners, bedrijven en dorpsraden van de Ringdijk is gehouden, om de verkeersveiligheidsbeleving in beeld te brengen.

Respons

Deze enquête is tussen 12 januari en 23 januari 2010 door veel mensen ingevuld. Uiteindelijk hebben meer dan 1.000 respondenten hun mening gegeven, van de ongeveer 2.500 verspreide enquêtes. Dit is een erg hoge respons, waarmee een goed beeld is ontstaan van de meningen. Veruit de meeste respondenten waren bewoners, zodat de resultaten van dit onderzoek vooral op hen betrekking heeft.

Verkeersveiligheid in het algemeen

Over het algemeen ervaren de respondenten de Ringdijk als een onveilige weg. De meerderheid heeft aangegeven dat de Ringdijk *onveilig* of *zeer onveilig* is en slechts een zeer klein deel vindt de Ringdijk *zeer veilig*. Die ervaren onveiligheid doet zich eigenlijk altijd en in alle omstandigheden voor. Tijdens de spitsperioden en als het donker is, wordt dit als nog onveiliger ervaren.

Door de respondenten worden alle vervoerswijzen als veroorzaker van de onveiligheid aangewezen. Veelgenoemd onveilig gedrag is 'te snel rijden', 'wegversmallingen' en 'wegdrukken'. Deze onveiligheid heeft tot gevolg dat, volgens de respondenten, vooral het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) gevaar loopt.

Verder blijkt uit de enquête dat de vormgeving van de weg een belangrijke reden is voor de ervaren verkeersonveiligheid. Enerzijds worden vooral de wegversmallingen als onveilige situaties beschouwd. Anderzijds vindt men dat de Ringdijk uitnodigt tot te hard rijden. Tweederde van de respondenten geeft dan ook aan wel eens (bewust of onbewust) de neiging hebben om te hard te gaan rijden.

Specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen

Aan de respondenten is gevraagd om hun ervaringen met de bestaande verkeersmaatregelen weer te geven. Hieruit blijkt dat vooral de wegversmallingen als onveilig worden ervaren. Ook de gelijkwaardige kruispunten worden door de meeste respondenten niet positief beoordeeld. Positiever beoordeelde maatregelen zijn de drempels bij de komgrens, flitspalen en inhaalverbod buiten de kom. Hierbij is er echter *geen* sprake van een overtuigende meerderheid.

Als men mag verwijzen naar welke bestaande inrichting hun voorkeur heeft, is er geen straat die duidelijk de voorkeur heeft. De Aalsmeerderdijk, Bennebroekerdijk en Hillegommerdijk worden wel vaker genoemd. Wanneer men mag aangeven wat hun voorkeursmaatregel is, dan wordt vooral verwezen naar flitspalen, controle door politie en fietssuggestiestroken.

Bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeren

Wat betreft bereikbaarheid en leefbaarheid is te concluderen dat over de hele Ringdijk enige mate van verkeersdruk wordt ervaren. Men geeft dan ook aan dat er, vooral in de spitsperiodes, sprake is van filevorming. Volgens de meerderheid van de respondenten leidt dit ook tot overlast in de vorm van geluidshinder, stank en trillingsoverlast.

Wat betreft parkeren is men redelijk tevreden. Ongeveer driekwart van de respondenten heeft parkeerruimte op eigen terrein beschikbaar en maakt hier ook gebruik van. De (kleine) meerderheid vindt dat er ook op straat wel voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Alleen in Cruquius ervaart een duidelijke meerderheid een tekort. Aandachtspunt is wel een veilige oversteeek naar de parkeerplaatsen.

Tot slot

De Ringdijk in Haarlemmermeer is relatief lange weg (meer dan 60km) bestaande uit verschillende straten. Opvallend is dat de respondenten van de verschillende straten over het algemeen de verkeersveiligheid op de Ringdijk hetzelfde ervaren. Er zijn geen duidelijke verschillen tussen de straten. Natuurlijk zijn er wel verschillende meningen onder de respondenten, maar dit is over het algemeen niet te verbinden aan de straatnaam.

Gezien het bovenstaande geeft de enquête een goed beeld wat men van de Ringdijk vindt. Duidelijke conclusie is dat de meeste mensen de verkeerssituatie op de Ringdijk als onveilig ervaart. Vooral de aanwezige wegversmallingen, en in mindere mate de gelijkwaardige kruispunten, zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

LIJST VAN BIJLAGEN

- I. Vragenlijst enquête
- II. Antwoorden enquête

I. VRAGENLIJST ENQUÊTE

Algemeen

In dit eerste deel stellen we vragen over uw specifieke situatie.

Vraag 1

Vult u deze enquête in als bewoner, als bedrijf of als lid van een dorpsraad of wijkraad?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Bewoner | <input type="radio"/> Dorpsraad Cruguius |
| <input type="radio"/> Bedrijf | <input type="radio"/> Dorpsraad Beinsdorp |
| <input type="radio"/> Dorpsraad Nieuwe Meer | <input type="radio"/> Dorpsraad Lisserbroek |
| <input type="radio"/> Dorpsraad Badhoevedorp | <input type="radio"/> Dorpsraad Weteringbrug |
| <input type="radio"/> Dorpsraad Lijnden | <input type="radio"/> Dorpsraad Buitenkaag |
| <input type="radio"/> Dorpsraad Zwanenburg | <input type="radio"/> Dorpsraad Burgerveen |
| <input type="radio"/> Dorpsraad Nieuwebrug | <input type="radio"/> Dorpsraad Rijssenhout |
| <input type="radio"/> Dorpsraad Vijfhuizen | <input type="radio"/> Dorpsraad ORA |
| <input type="radio"/> Dorpsraad Zwaanshoek | |

Vraag 2

Hoe verplaatst u zich meestal op de Ringdijk?

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Te voet | <input type="radio"/> Met de vrachtauto |
| <input type="radio"/> Met de fiets | <input type="radio"/> Met de tractor |
| <input type="radio"/> Met de bromfiets/snorfiets | <input type="radio"/> Anders nl. |
| <input type="radio"/> Met de auto | |

Vraag 3

Hoe verplaatst u zich ook? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Te voet | <input type="checkbox"/> Met de vrachtauto |
| <input type="checkbox"/> Met de fiets | <input type="checkbox"/> Met de tractor |
| <input type="checkbox"/> Met de bromfiets/snorfiets | <input type="checkbox"/> Anders nl. |
| <input type="checkbox"/> Met de auto | |

Vraag 4

In welke straat woont u of staat uw bedrijf?

Bent u lid van een dorps- of wijkraad vul dan de straat in die het meest van toepassing is.

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Aalsmeerderdijk | <input type="radio"/> Lijnderdijk |
| <input type="radio"/> Akerdijk | <input type="radio"/> Lisserdijk |
| <input type="radio"/> Bennebroekerdijk | <input type="radio"/> Nieuwemeerdijk |
| <input type="radio"/> Cruquiusdijk | <input type="radio"/> Schipholdijk |
| <input type="radio"/> Hillegommerdijk | <input type="radio"/> Vijfhuizerdijk |
| <input type="radio"/> Huigsloterdijk | <input type="radio"/> Zwanenburgerdijk |
| <input type="radio"/> Leimuiderdijk | |

Vragen over verkeersveiligheid

De volgende vragen gaan over de verkeersveiligheid op de Ringdijk.

Het gaat bij deze vragen niet om hoe vaak u een ongeval of bijna ongeval heeft gezien. Maar om de momenten dat u zich onveilig voelt, omdat u bang bent dat er iets zou kunnen gebeuren. Bijvoorbeeld als een tractor rakelings langs een fietser rijdt of een auto die met een behoorlijke snelheid voorbij terwijl u uw hond uitlaat.

Vraag 5

Vindt u dat de Ringdijk uitnodigt tot te hard rijden?

- Ja
 Nee

Vraag 6

Heeft u wel eens de neiging om te hard te rijden op de Ringdijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Nooit | <input type="radio"/> Regelmatig, maar alleen als er geen ander verkeer is |
| <input type="radio"/> Het overkomt me wel eens als ik vergeet op mijn snelheidsmeter te letten | <input type="radio"/> Vaak, maar niet als er fietsers of voetgangers zijn |
| <input type="radio"/> Soms, als ik haast heb | <input type="radio"/> Eigenlijk altijd |

Vraag 7

Hoe ervaart u over het algemeen de verkeersveiligheid op de Ringdijk?

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="radio"/> Zeer veilig | <input type="radio"/> Onveilig |
| <input type="radio"/> Veilig | <input type="radio"/> Zeer onveilig |

Vraag 8

Hoe vaak ervaart u onveilige verkeerssituaties op de Ringdijk?

- | | |
|---|--|
| <input type="radio"/> Dagelijks, met name in de spits | <input type="radio"/> Wekelijks |
| <input type="radio"/> Dagelijks, de hele dag door | <input type="radio"/> Maandelijks |
| <input type="radio"/> Met name in de weekenden | <input type="radio"/> Minder dan maandelijks |

Vraag 9

Zijn er omstandigheden waarin u vaker onveiligheid ervaart? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Nee | <input type="checkbox"/> Spitsperiode 17.00 - 19.00 |
| <input type="checkbox"/> Warm zomerweer | <input type="checkbox"/> Ochtendperiode 9.00 - 12.00 |
| <input type="checkbox"/> Bij harde wind | <input type="checkbox"/> Middag periode 12.00 - 17.00 |
| <input type="checkbox"/> In vorstperiodes | <input type="checkbox"/> Avondperiode 19.00 - 0.00 |
| <input type="checkbox"/> In het donker | <input type="checkbox"/> Nachtperiode 0.00 - 7.00 |
| <input type="checkbox"/> Bij grijs/grauw weer | <input type="checkbox"/> Anders nl. |
| <input type="checkbox"/> In regenachtig weer | |
| <input type="checkbox"/> Spitsperiode 7.00 - 9.00 | |

Vraag 10

Indien u onveiligheid ervaart op de Ringdijk, door welke verkeersdeelnemers wordt dit dan voornamelijk veroorzaakt? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Geen | <input type="checkbox"/> Vrachtauto |
| <input type="checkbox"/> Auto's | <input type="checkbox"/> Tractoren |
| <input type="checkbox"/> Motoren | <input type="checkbox"/> Voetgangers |
| <input type="checkbox"/> Fietsers | <input type="checkbox"/> Anders nl. |
| <input type="checkbox"/> Bromfietzers | |

Vraag 11

Kunt u de verkeerssituatie uitleggen?

.....
.....
.....

Vraag 12

Welke verkeerssituatie met de auto vindt u gevaarlijk? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- | |
|---|
| <input type="checkbox"/> Geen |
| <input type="checkbox"/> Geen voorrang verlenen door de auto ter hoogte van de versmallingen |
| <input type="checkbox"/> Geen voorrang verlenen door de auto ter hoogte van de wegen van rechts |
| <input type="checkbox"/> Snelheid van de auto op 30/50 km/uur wegen |
| <input type="checkbox"/> Snelheid van de auto op 60 km/uur wegen |
| <input type="checkbox"/> Uitwijkgedrag van de auto bij wegversmallingen op de fietsstrook |
| <input type="checkbox"/> Uitwijkgedrag van de auto op 60 km/uur wegen |
| <input type="checkbox"/> Anders nl. |
-

Vraag 13

Welke verkeerssituatie met de motor vindt u gevaarlijk? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- | |
|--|
| <input type="checkbox"/> Geen |
| <input type="checkbox"/> Geen voorrang verlenen door de motor ter hoogte van de versmallingen |
| <input type="checkbox"/> Geen voorrang verlenen door de motor ter hoogte van de wegen van rechts |
| <input type="checkbox"/> Snelheid van de motor op 30/50 km/uur wegen |
| <input type="checkbox"/> Snelheid van de motor op 60 km/uur wegen |
| <input type="checkbox"/> Snelheid van de motor in de bochten |
| <input type="checkbox"/> Anders nl. |
-

Vraag 14

Welke verkeerssituatie met de fiets vindt u gevaarlijk? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Geen
 - Over de stoep rijden
 - Geen voorrang verlenen ter hoogte van wegen van rechts
 - Snelheid van de fietser
 - Anders nl.
-

Vraag 15

Welke verkeerssituatie met de bromfiets vindt u gevaarlijk? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Geen
 - Geen voorrang verlenen door de bromfietser ter hoogte van de versmallingen
 - Geen voorrang verlenen door de bromfietser ter hoogte van de wegen van rechts
 - Snelheid van de bromfietser op 30/50 km/uur wegen
 - Snelheid van de bromfietser op 60 km/uur wegen
 - Snelheid van de bromfietser in de bochten
 - Over de stoep rijden
 - Anders nl.
-

Vraag 16

Welke verkeerssituatie met de vrachtauto vindt u gevaarlijk? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Geen
 - Geen voorrang verlenen door de vrachtauto ter hoogte van de versmallingen
 - Geen voorrang verlenen door de vrachtauto ter hoogte van de wegen van rechts
 - Snelheid van de vrachtauto op 30/50 km/uur wegen
 - Snelheid van de vrachtauto op 60 km/uur wegen
 - Uitwijkgedrag van de vrachtauto bij wegversmallingen op de fietsstrook
 - Uitwijkgedrag van de vrachtauto op 60 km/uur wegen
 - Anders nl.
-

Vraag 17

Welke verkeerssituatie met de tractor vindt u gevaarlijk? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Geen
 - Geen voorrang verlenen door de tractor ter hoogte van de versmallingen
 - Geen voorrang verlenen door de tractor ter hoogte van de wegen van rechts
 - Snelheid van de tractor op 30/50 km/uur wegen
 - Snelheid van de tractor op 60 km/uur wegen
 - Uitwijkgedrag van de tractor bij wegversmallingen op de fietsstrook
 - Uitwijkgedrag van de tractor op 60 km/uur wegen
 - Anders nl.
-

Vraag 18

Welke verkeerssituatie met de voetganger vindt u gevaarlijk?

- Oversteken zonder te kijken
 - Lopen op de rijbaan
 - Anders nl.
-

Vraag 19

Welke verkeersdeelnemers lopen volgens u het meeste gevaar op de Ringdijk?
(U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Auto's | <input type="checkbox"/> Tractoren |
| <input type="checkbox"/> Motoren | <input type="checkbox"/> Voetgangers |
| <input type="checkbox"/> Fietzers | <input type="checkbox"/> Dieren |
| <input type="checkbox"/> Bromfietzers | <input type="checkbox"/> Anders nl. |
| <input type="checkbox"/> Vrachtauto | |

Vragen over specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen

De volgende vragen gaan over al genomen verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk.

Vraag 20

Welke verkeersveiligheidsmaatregel op de Ringdijk vindt u het best voor de verkeersveiligheid?

- Wegversmallingen ter hoogte van Zwaanshoek en Vredenburg
- Wegversmallingen ter hoogte van Lisserdijk, Huigsloterdijk, Leimuiderdijk, Aalsmeerderdijk, Schipholdijk
- Wegversmallingen ter hoogte van Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Vijfhuizerdijk
- Voorrang verlenen aan het verkeer van rechts (gelijkwaardige kruising)
- Drempels en plateaus bij de bebouwde komgrens
- Drempels en plateaus op 60 km/uur wegen
- Flitspalen
- Rode fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom
- Rode fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom
- Instellen van de maximumsnelheid van 30 km/uur
- Inhaalverbod buiten de bebouwde kom

Vraag 20a

Welke verkeersveiligheidsmaatregel op de Ringdijk vindt u het slechtst voor de verkeersveiligheid?

- Wegversmallingen ter hoogte van Zwaanshoek en Vredenburg
- Wegversmallingen ter hoogte van Lisserdijk, Huigsloterdijk, Leimuiderdijk, Aalsmeerderdijk, Schipholdijk
- Wegversmallingen ter hoogte van Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Vijfhuizerdijk
- Voorrang verlenen aan het verkeer van rechts (gelijkwaardige kruising)
- Drempels en plateaus bij de bebouwde komgrens
- Drempels en plateaus op 60 km/uur wegen
- Flitspalen
- Rode fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom
- Rode fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom
- Instellen van de maximumsnelheid van 30 km/uur
- Inhaalverbod buiten de bebouwde kom

Vraag 21

Hoe ervaart u de veiligheid bij de wegversmallingen op de Ringdijk?

- Zeer veilig
- Veilig
- Onveilig
- Zeer onveilig
- Geen mening (ga naar vraag 23)

Vraag 22

Welke verkeerssituaties ter hoogte van de wegversmallingen op de Ringdijk vindt u onveilig? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- De beperkte ruimte voor de fietser
 - Het slechte zicht op wegversmalling (paaltjes)
 - De beperkte ruimte rijbaanbreedte
 - Het uitwijkgedrag van het gemotoriseerd verkeer op de fietsstrook
 - De gereden snelheid ter hoogte van de versmalling
 - Het voorrang nemen ter hoogte van de versmalling door tegenliggers
 - Anders nl.
-

Vraag 23

Hoe ervaart u de veiligheid ter hoogte van gelijkwaardige kruisingen op de Ringdijk?

- Zeer veilig
- Veilig
- Onveilig
- Zeer onveilig
- Geen mening (ga naar vraag 25)

Vraag 24

Welke verkeerssituatie ter hoogte van de gelijkwaardige kruisingen vindt u onveilig? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- De gereden snelheid ter hoogte van de kruising
 - Het zicht op de zijwegen
 - Geen voorrang krijgen
 - Vormgeving van de kruising is niet duidelijk
 - Anders nl.
-

Vraag 25

Hoe ervaart u de veiligheid ter hoogte van drempels en plateaus op de Ringdijk?

- Zeer veilig
- Veilig
- Onveilig
- Zeer onveilig
- Geen mening (ga naar vraag 27)

Vraag 26

Welke verkeerssituatie ter hoogte van de drempels en plateaus vindt u onveilig? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- De drempel remt te weinig af
 - De drempel remt te veel af
 - De drempel veroorzaakt trillingsoverlast
 - Anders nl.
-

Vraag 27

Hoe ervaart u de veiligheid ter hoogte van de flitspalen?

- Zeer veilig
- Veilig
- Onveilig
- Zeer onveilig
- Geen mening (ga naar vraag 29)

Vraag 28

Welke verkeerssituatie ter hoogte van de flitspalen vindt u onveilig?
(U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Plotseling afremmende voertuigen
 - Weinig effect door de sporadische aanwezige camera's in de flitspaal
 - Anders nl.
-

Vraag 29

Hoe ervaart u de veiligheid van de fietssuggestiestroken?

- Zeer veilig
- Veilig
- Onveilig
- Zeer onveilig
- Geen mening (ga naar vraag 31)

Vraag 30

Welke verkeerssituatie van de fietssuggestiestroken vindt u onveilig? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Auto op de fietssuggestiestroken door tegenliggers
 - Auto op de fietssuggestiestroken door rechtshouden zonder tegenliggers
 - De snelheid van het gemotoriseerde verkeer
 - Blokkeren van de fietssuggestiestroken door het gemotoriseerde verkeer
 - Anders nl.
-

Vraag 31

Hoe ervaart u de veiligheid in de 30 km/uur zone?

- Zeer veilig
- Veilig
- Onveilig
- Zeer onveilig
- Geen mening (ga naar vraag 33)

Vraag 32

Welke verkeerssituatie binnen de 30 km/uur zone vindt u onveilig? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- De snelheid van het gemotoriseerde verkeer
- De inrichting van de rijbaan
- Het gedrag van de verkeersdeelnemers
- Anders nl.

Vraag 33

Hoe ervaart u de veiligheid van het inhaalverbod?

- Zeer veilig
- Veilig
- Onveilig
- Zeer onveilig
- Geen mening (ga naar vraag 35)

Vraag 34

Welke verkeerssituatie bij het inhaalverbod vindt u onveilig? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- De frustratie dat leidt tot asociaal verkeersgedrag
- Anders nl.

Verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen

De volgende vragen gaan over de genomen verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen. Ook kunt u aangeven welke maatregel uw voorkeur heeft voor de hele Ringdijk.

Vraag 35

Welk verkeersveiligheidsmaatregel heeft uw voorkeur? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Politie controle
- Drempels
- Wegversmallingen
- Flitspalen
- Fietssuggestiestroken
- Extra (herhalings) bebording
- Andere aanpassingen aan de weg nl.

Vraag 36

Wilt u meer in zijn algemeenheid nog een opmerking maken over de genomen maatregel in uw directe omgeving?

.....
.....
.....

Vraag 37

Is er op de Ringdijk een stukje waarvan u de verkeersinrichting ook graag bij u voor de deur zou zien?

- Aalsmeerderdijk
- Akerdijk
- Bennebroekerdijk
- Cruquiusdijk
- Hillegommerdijk
- Huigsloterdijk
- Leimuiderdijk
- Lijnderdijk
- Lisserdijk
- Nieuwemeerdijk
- Schipholdijk
- Vijfhuizerdijk
- Zwanenburgerdijk

Vraag 38

Waarom bent u tevreden over deze verkeersinrichting?

.....
.....
.....

Vragen over parkeren

De volgende vragen gaan over de parkeervoorzieningen op de Ringdijk.

Vraag 39

Kunt u parkeren op eigen terrein en zo ja hoeveel parkeerplaatsen?

- 0 3
 1 meer dan 3
 2

Vraag 40

Maakt u gebruik van uw parkeerplaatsen op eigen terrein?

- Ja
 Nee

Vraag 41

Zijn er bij u op de dijk voldoende parkeerplaatsen aangelegd?

- Ja
 Nee

Vraag 42

Wordt er buiten de vakken geparkeerd?

- Nee (ga naar vraag 44) Er staan regelmatig wel een paar auto's buiten de vakken
 Alleen als iemand veel bezoek heeft Er staan regelmatig veel auto's buiten de vakken
 Soms 's avonds als iedereen thuis is
 Eigenlijk alleen in de weekenden

Vraag 43

Ervaart u het buiten de vakken parkeren als ongewenst?

- Ja
 Ja, maar alleen als het de weg (deels) blokkeert
 Nee

Vraag 44

Hoe veilig voelt u zich bij het oversteken van de Ringdijk naar de parkeervakken?

- Zeer veilig (ga naar vraag 46) Onveilig
 Veilig (ga naar vraag 46) Zeer onveilig

Vraag 45

Waardoor vindt u het oversteken van de Ringdijk onveilig? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Snelheid van het verkeer
 De hoeveelheid verkeer
 Anders nl.
-

Vragen over bereikbaarheid en leefbaarheid

De volgende vragen gaan over de bereikbaarheid/doorstroming op de Ringdijk en de gevolgen die dit heeft voor de leefbaarheid op de Ringdijk.

Vraag 46

Hoe omschrijft u de verkeersdruk in uw straat?

- Rustig Druk
 Normaal Zeer druk

Vraag 47

Ziet u wel eens filevorming en zo ja, wanneer? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Nee (ga naar vraag 49)
 Ja, spitsperiode 7.00 - 9.00
 Ja, spitsperiode 17.00 - 19.00
 Ja, Ochtendperiode 9.00 - 12.00
 Ja, middag periode 12.00 - 17.00
 Ja, avondperiode 19.00 - 0.00
 Ja, Nachtperiode 0.00 - 7.00

Vraag 48

Ervaart u hierdoor hinder? (U kunt meerdere antwoorden aangeven)

- Nee
- Ja, luchtvervuiling
- Ja, geluidsoverlast
- Ja, trillingen

Vraag 49

Hoe ervaart u de openbare verlichting?

- De Ringdijk is goed verlicht
- De Ringdijk is te veel verlicht
- De Ringdijk is te weinig verlicht

Vraag 50

Welke stelling past het best bij u?

- Ik vind doorstroming belangrijk om overlast bij mijn woning te voorkomen
- Ik vind snelheidsremmende maatregelen belangrijk om veilig over de dijk te kunnen lopen, fietsen of rijden
- Ik vind snelheidsremmende maatregelen belangrijk om rekening te kunnen houden met spelende kinderen in de buurt
- Ik vind snelheidsremmende maatregelen overbodig omdat ik snel naar huis wil

Afsluiting

Bij dit laatste onderdeel kunt u reageren op deze enquête.

Vraag 51

Heeft u nog een opmerkingen over de enquête?

.....
.....
.....

II. ANTWOORDEN ENQUÊTE

Algemeen

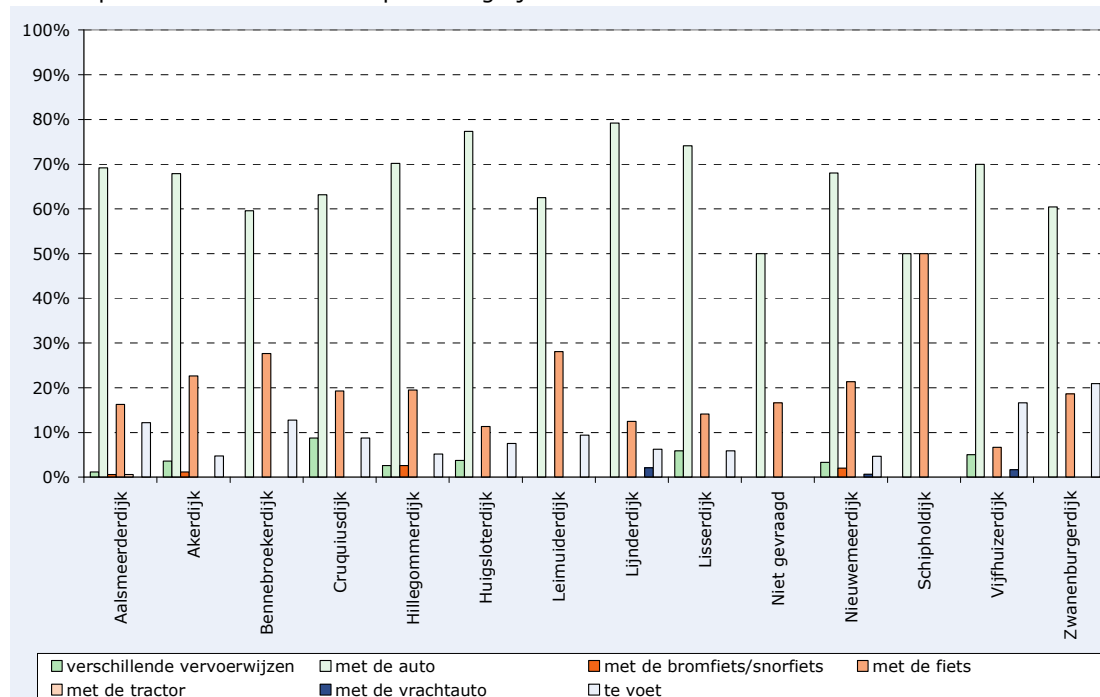
Vraag 1

Vult u deze enquête in als bewoner, als bedrijf of als lid van een dorpsraad of wijkraad?

Omschrijving	Aantal enquêtes	% aandeel totaal	Omschrijving	Aantal enquêtes	% aandeel totaal
Bewoner	948	93%	Dorpsraad Zwaanshoek	1	0%
Bedrijf	49	68%	Dorpsraad Buitenkaag	1	0%
Dorpsraad Badhoevedorp	5	22%	Dorpsraad Burgerveen	1	0%
Dorpsraad Nieuwemeer	4	22%	Dorpsraad ORA	1	0%
Dorpsraad Rijssenhout	3	21%	Dorpsraad Nieuwebrug	0	0%
Dorpsraad Lijnden	2	0%	Dorpsraad Beinsdorp	0	0%
Dorpsraad Zwanenburg	2	0%	Dorpsraad Lisserbroek	0	0%
Dorpsraad Cruguius	2	0%	Dorpsraad Weteringbrug	0	0%
Dorpsraad Vijfhuizen	1	0%	Totaal	1020	100%

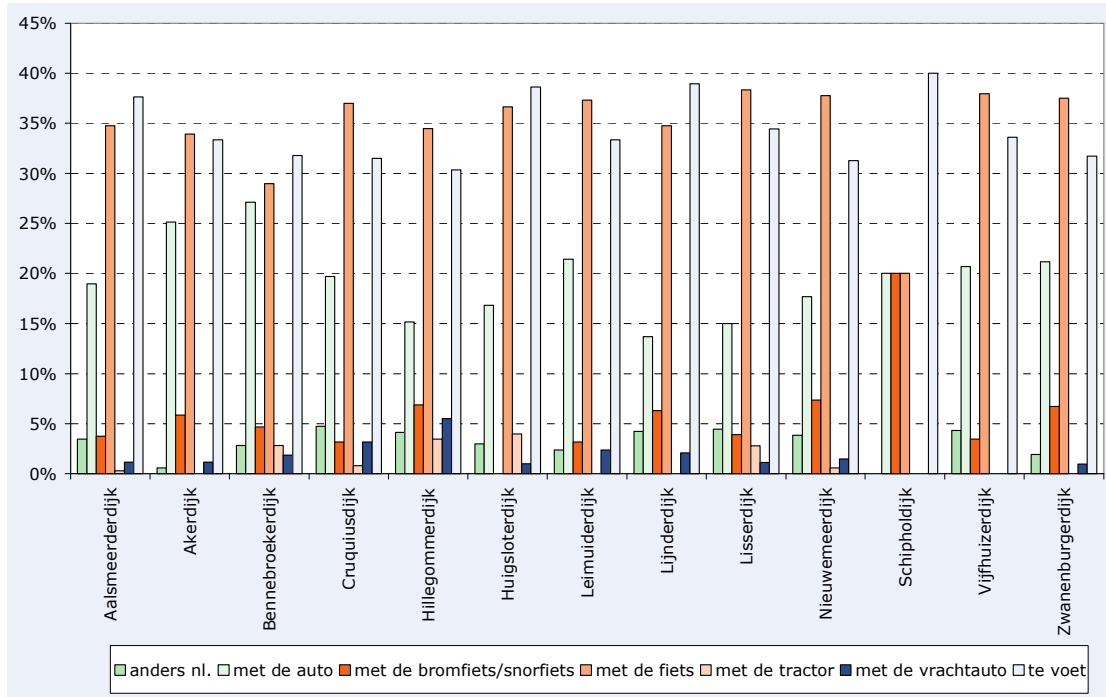
Vraag 2

Hoe verplaatst u zich meestal op de Ringdijk?



Vraag 3

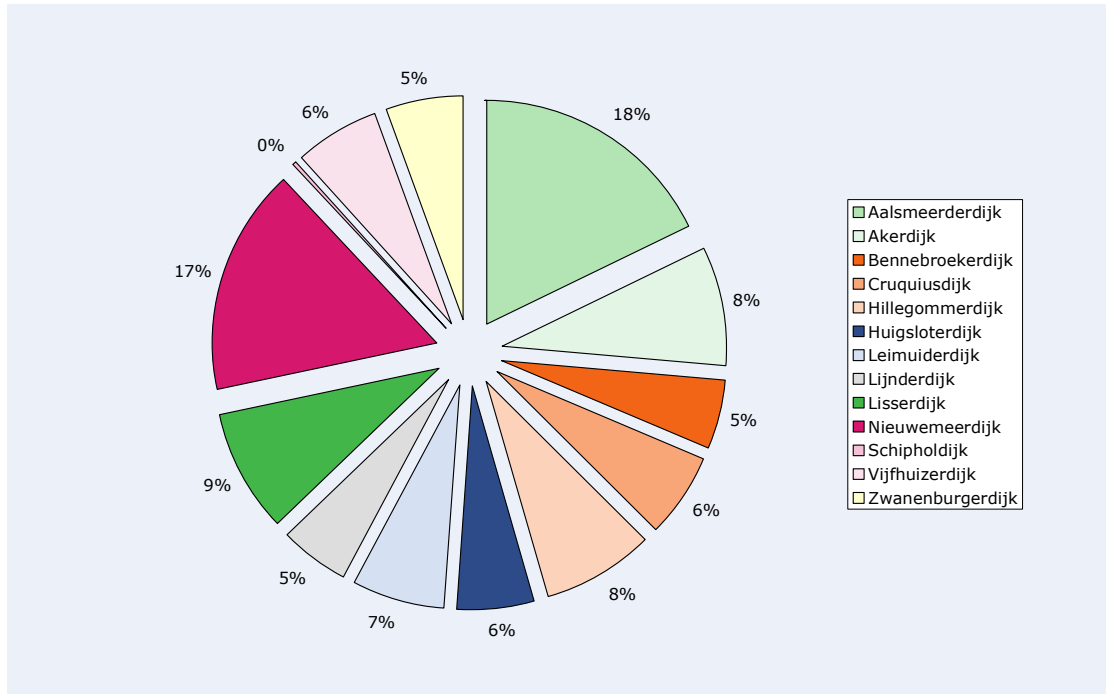
Hoe verplaatst u zich ook?



Vraag 4

In welke straat woont u of staat uw bedrijf?

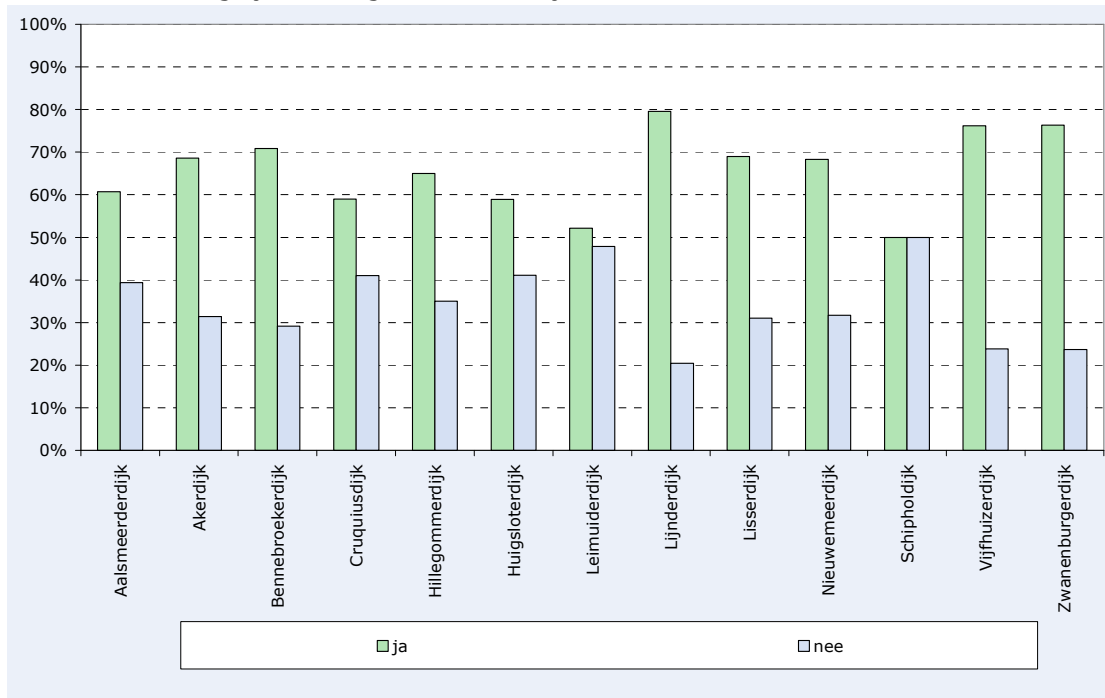
Bent u lid van een dorps- of wijkraad vul dan de straat in die het meest van toepassing is.



Vragen over verkeersveiligheid

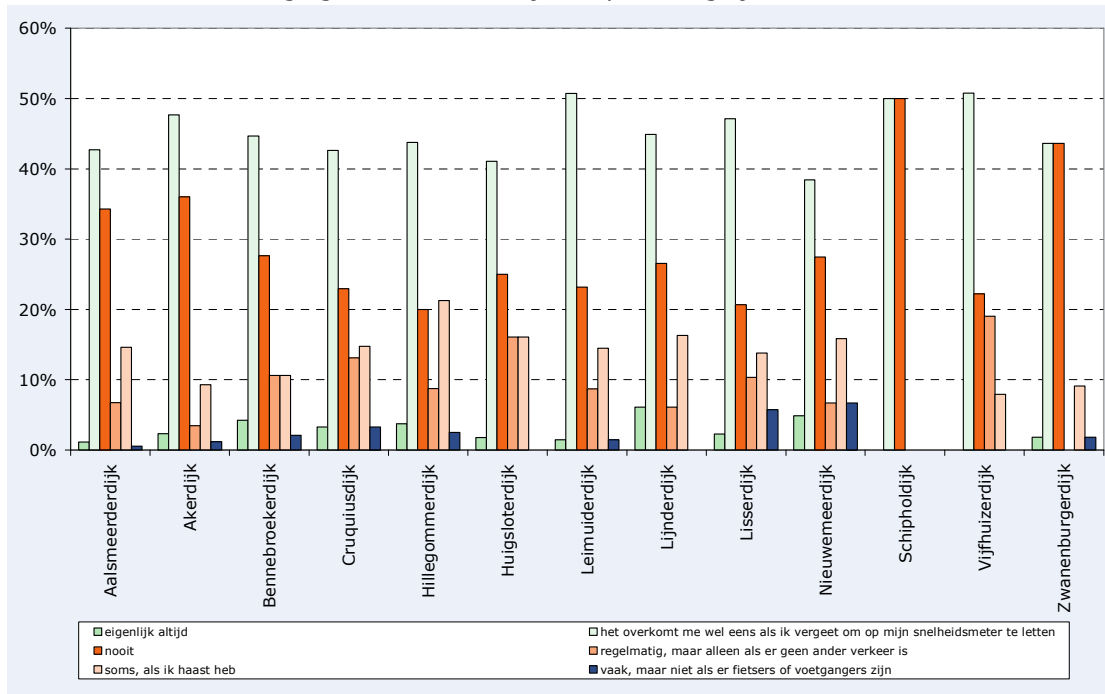
Vraag 5

Vindt u dat de Ringdijk uitnodigt tot te hard rijden?



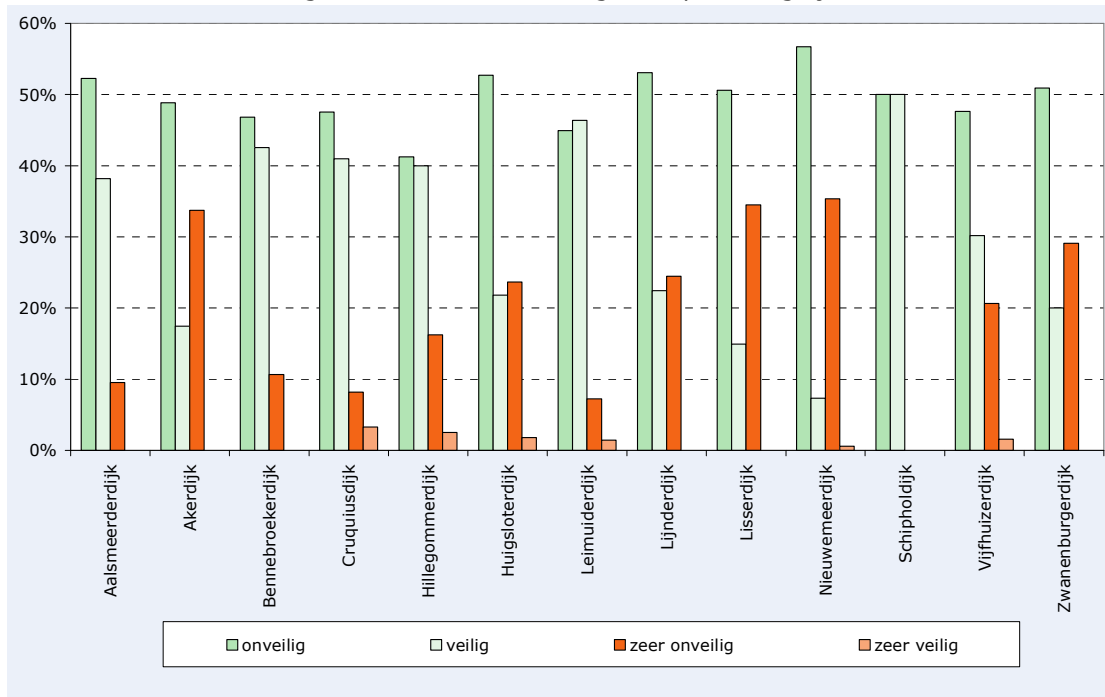
Vraag 6

Heeft u wel eens de neiging om te hard te rijden op de Ringdijk?



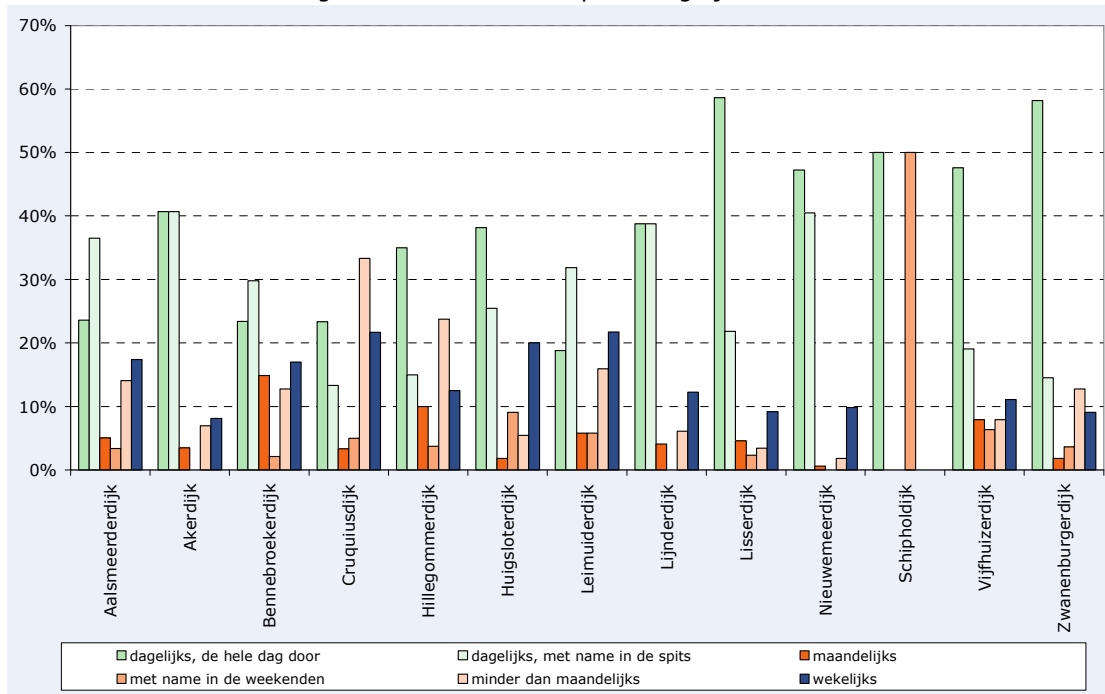
Vraag 7

Hoe ervaart u over het algemeen de verkeersveiligheid op de Ringdijk?



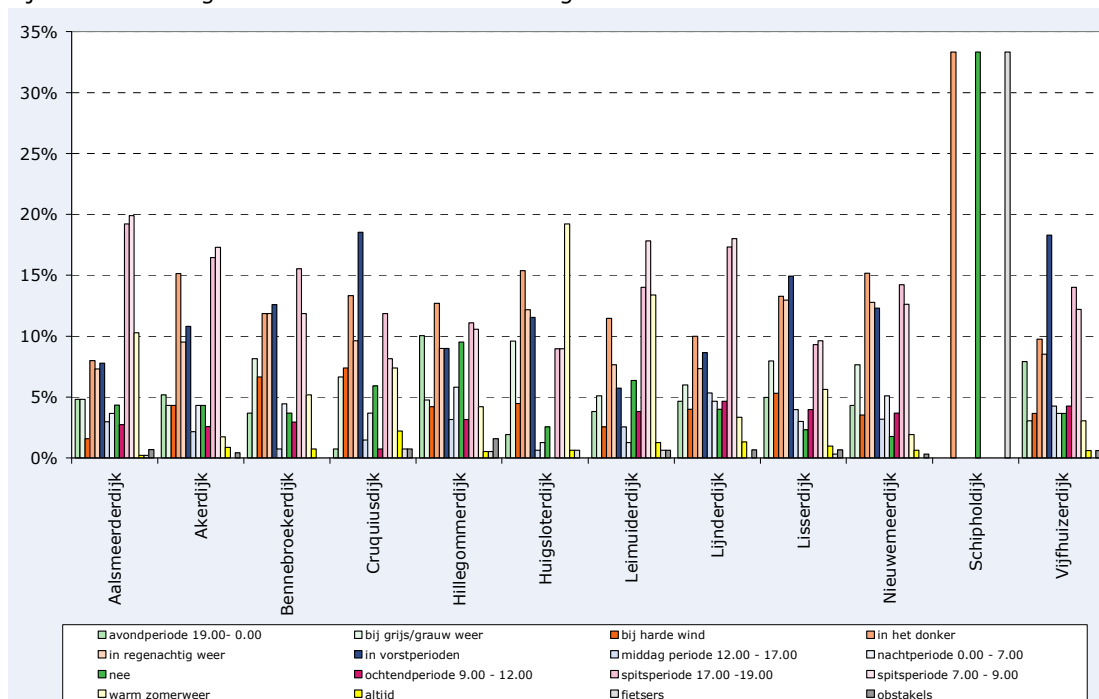
Vraag 8

Hoe vaak ervaart u onveilige verkeerssituaties op de Ringdijk?



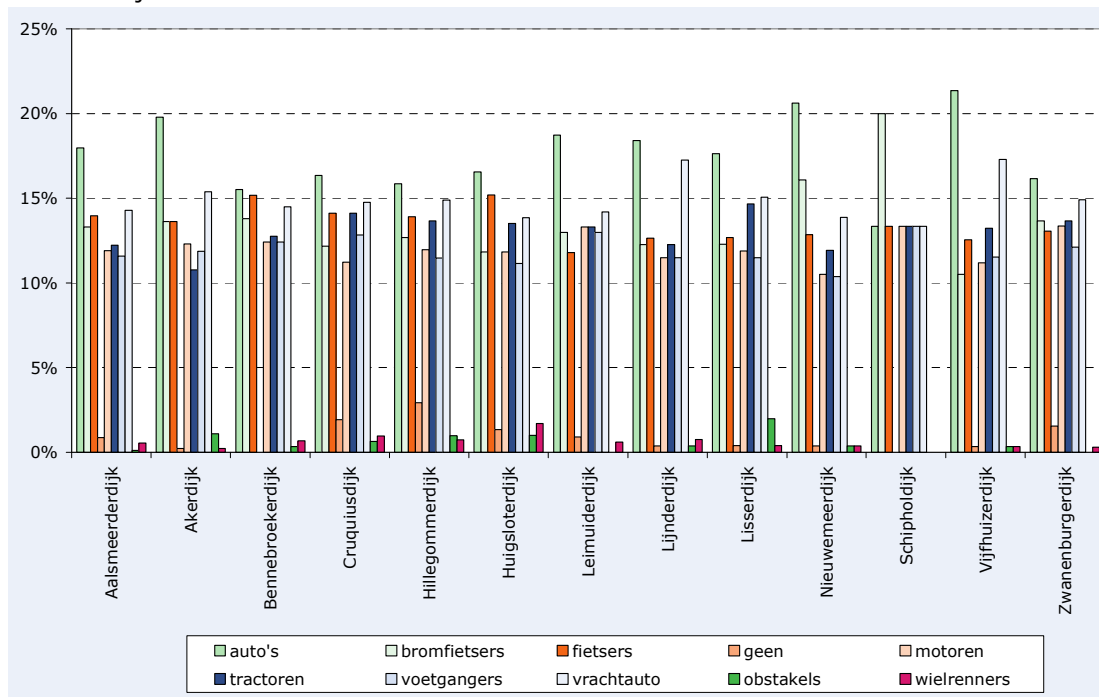
Vraag 9

Zijn er omstandigheden waarin u vaker onveiligheid ervaart?



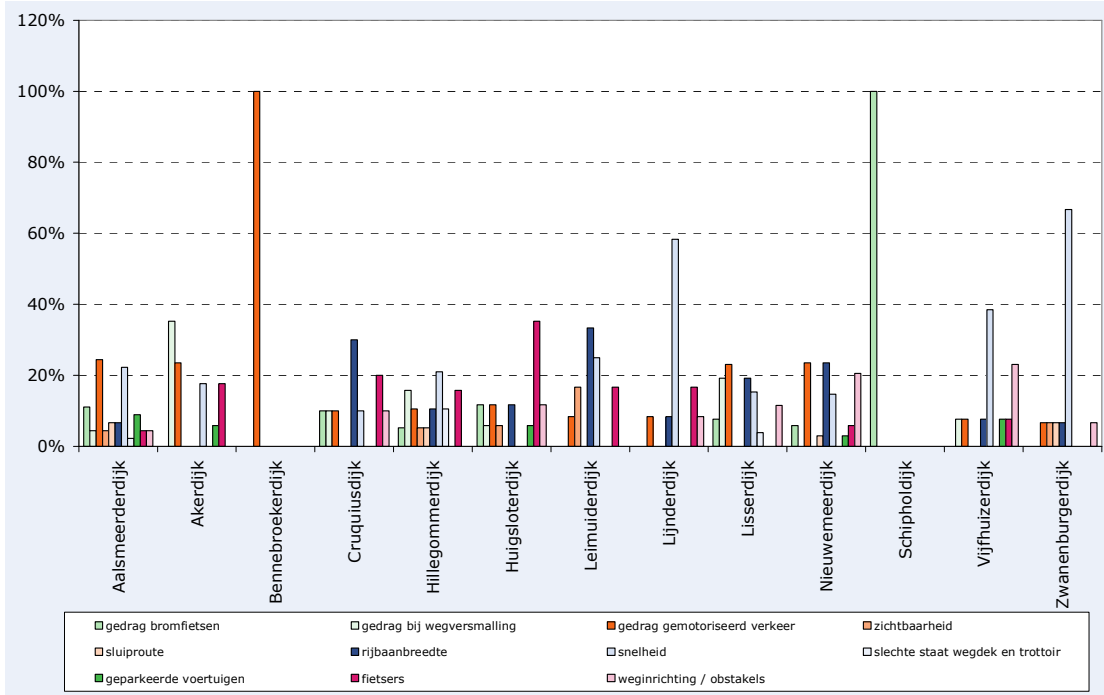
Vraag 10

Indien u onveiligheid ervaart op de Ringdijk, door welke verkeersdeelnemers wordt dit dan voornamelijk veroorzaakt?



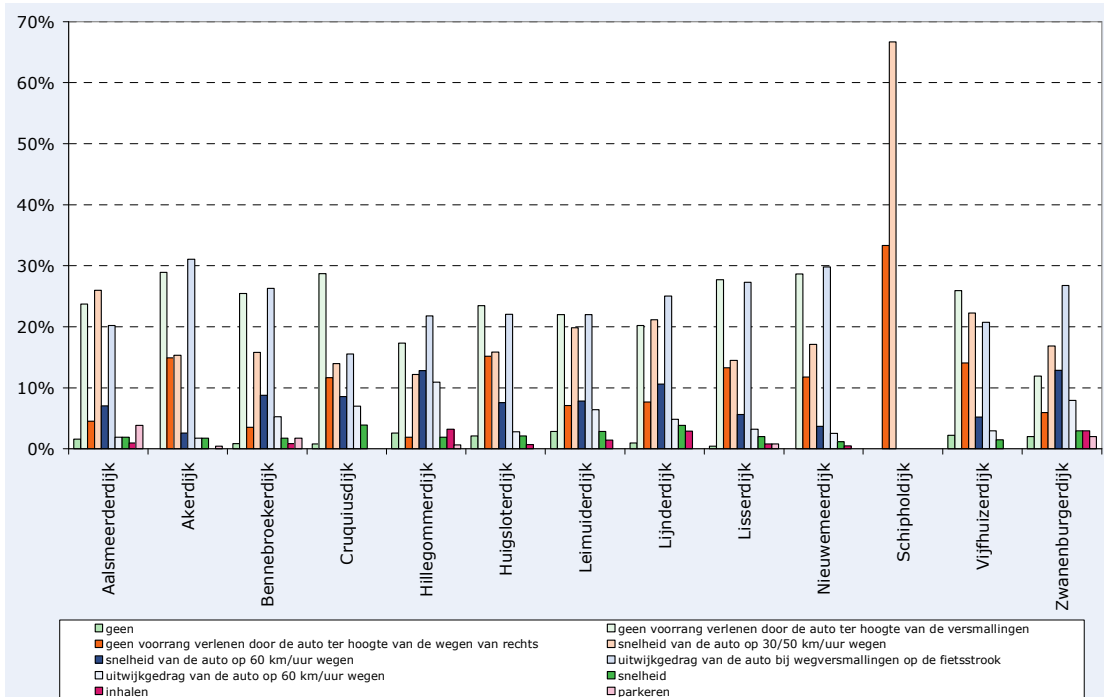
Vraag 11

Kunt u de verkeerssituatie uitleggen?



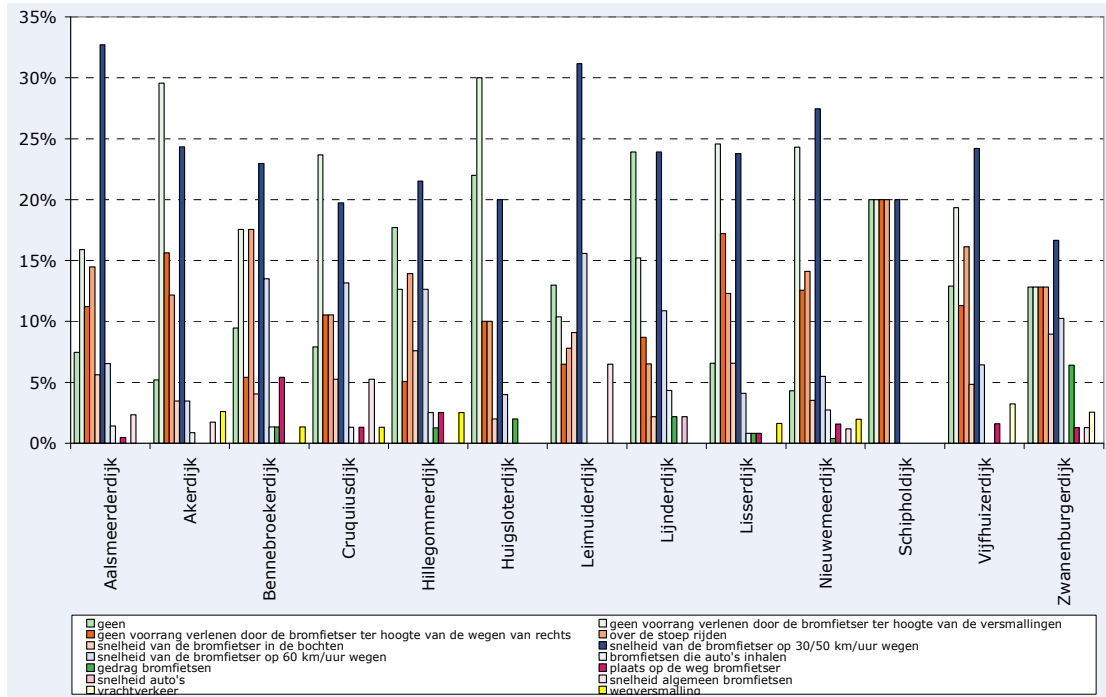
Vraag 12

Welke verkeerssituatie met de auto vindt u gevaarlijk?



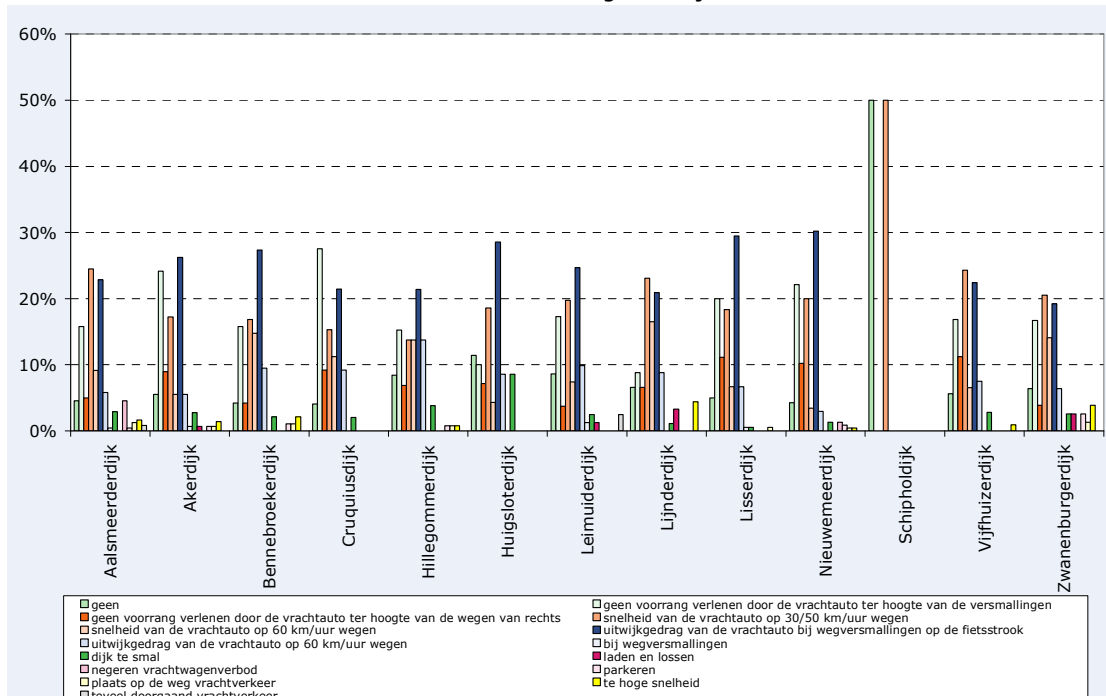
Vraag 15

Welke verkeerssituatie met de bromfiets vindt u gevaarlijk?



Vraag 16

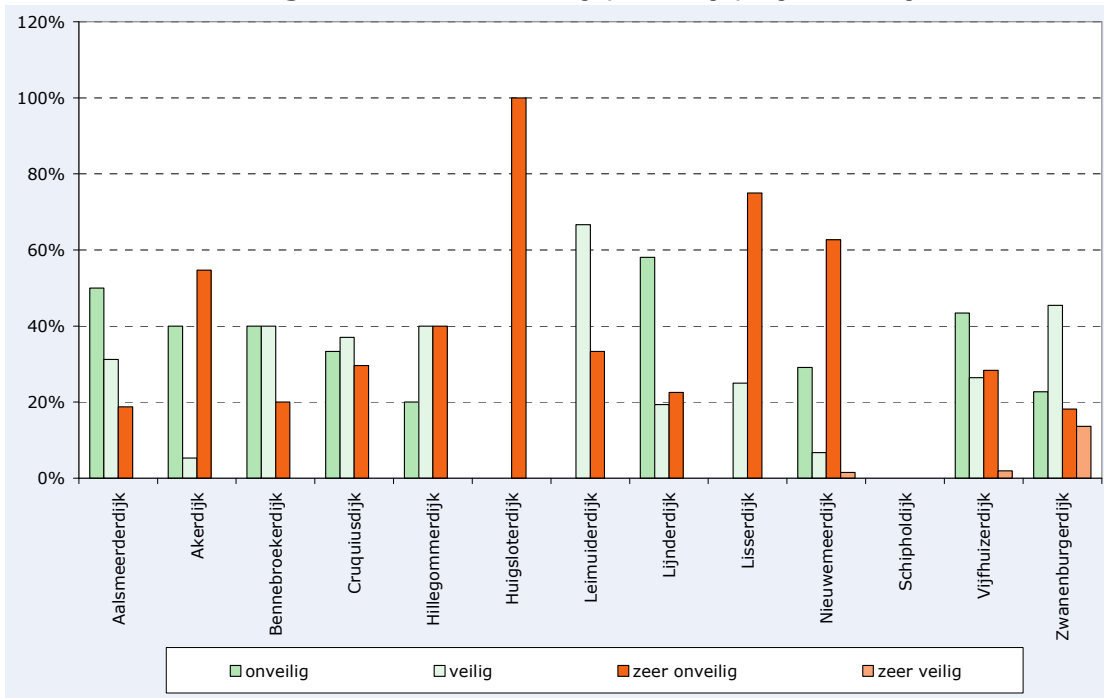
Welke verkeerssituatie met de vrachtauto vindt u gevaarlijk?



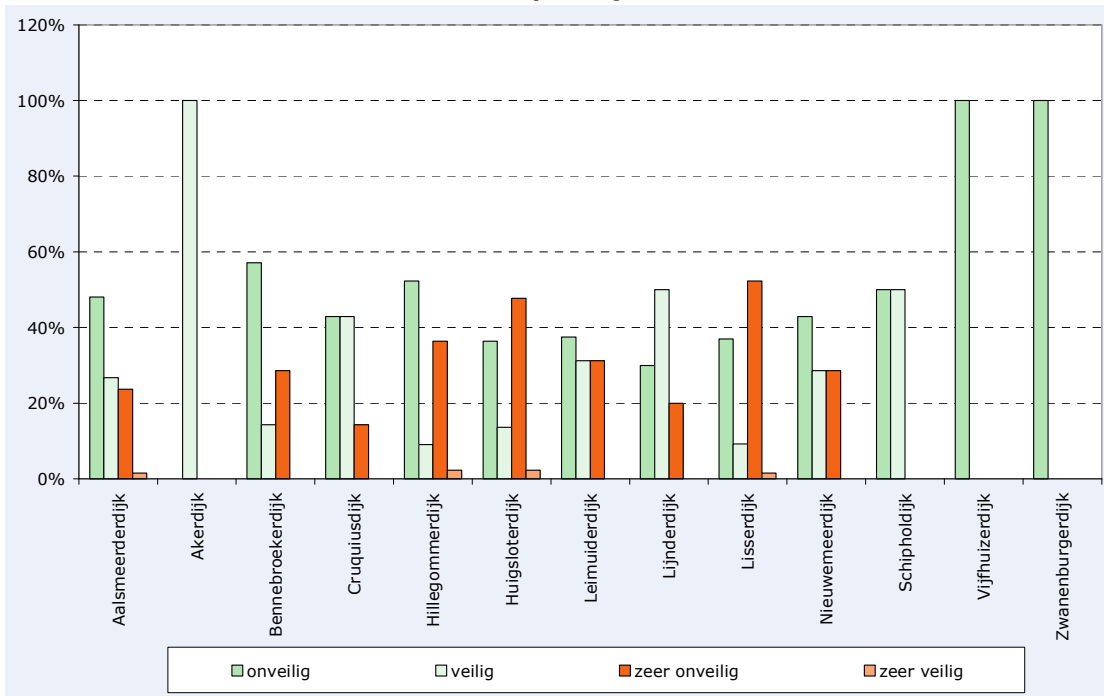
Vraag 21

Hoe ervaart u de veiligheid bij de wegversmallingen op de Ringdijk?

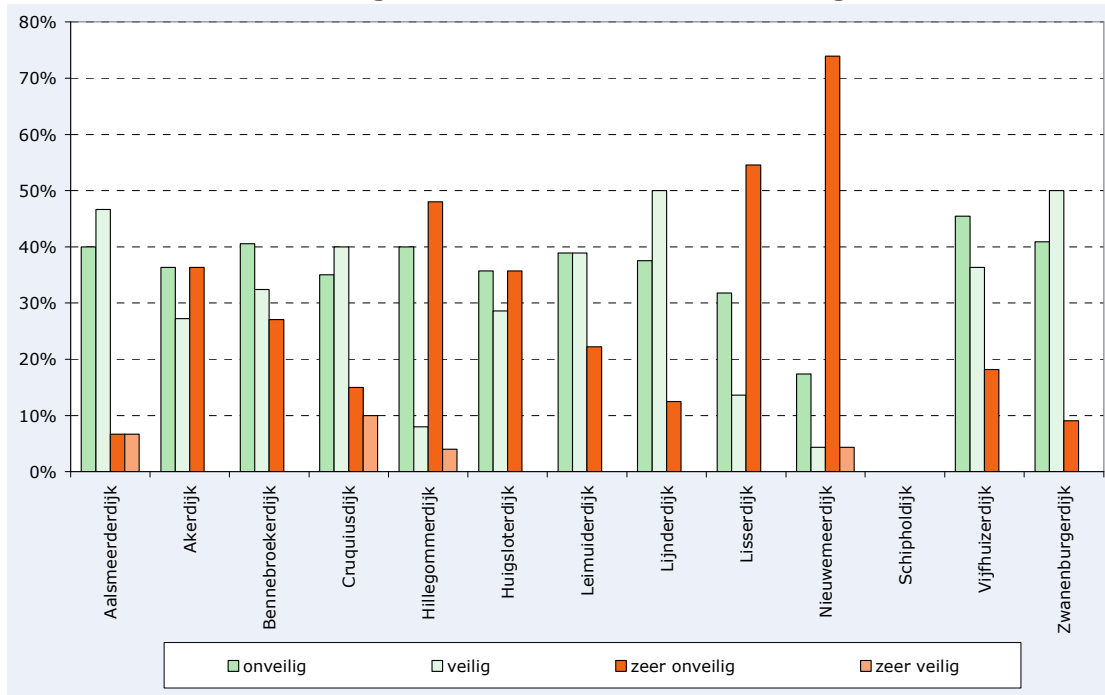
Ter hoogte van Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Vijfhuizerdijk



Ter hoogte van Lisserdijk, Huigsloterdijk, Leimuiderdijk, Aalsmeerderdijk, Schipholdijk



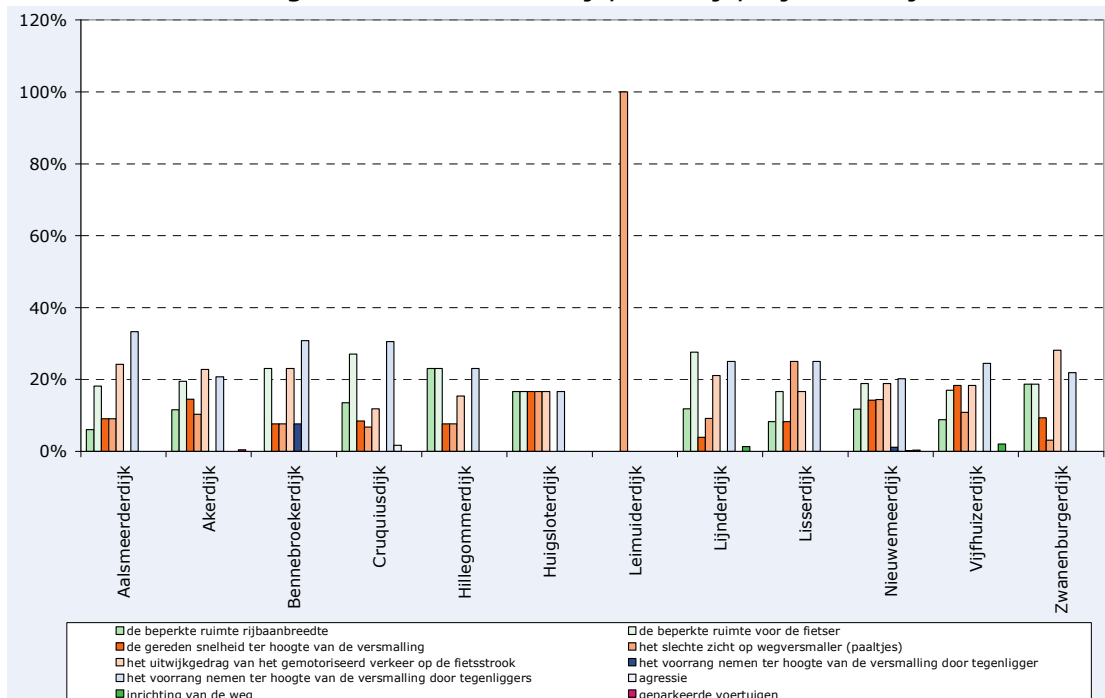
Ter hoogte van Zwaanshoek en Vredenburg



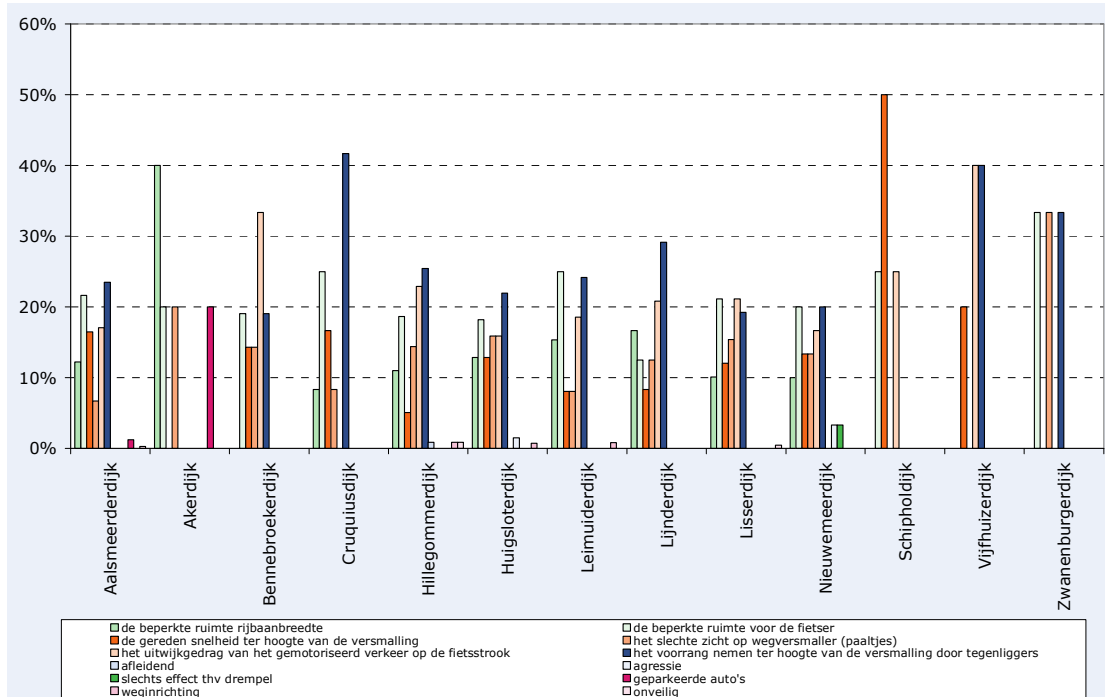
Vraag 22

Welke verkeerssituaties ter hoogte van de wegversmallingen op de Ringdijk vindt u onveilig?

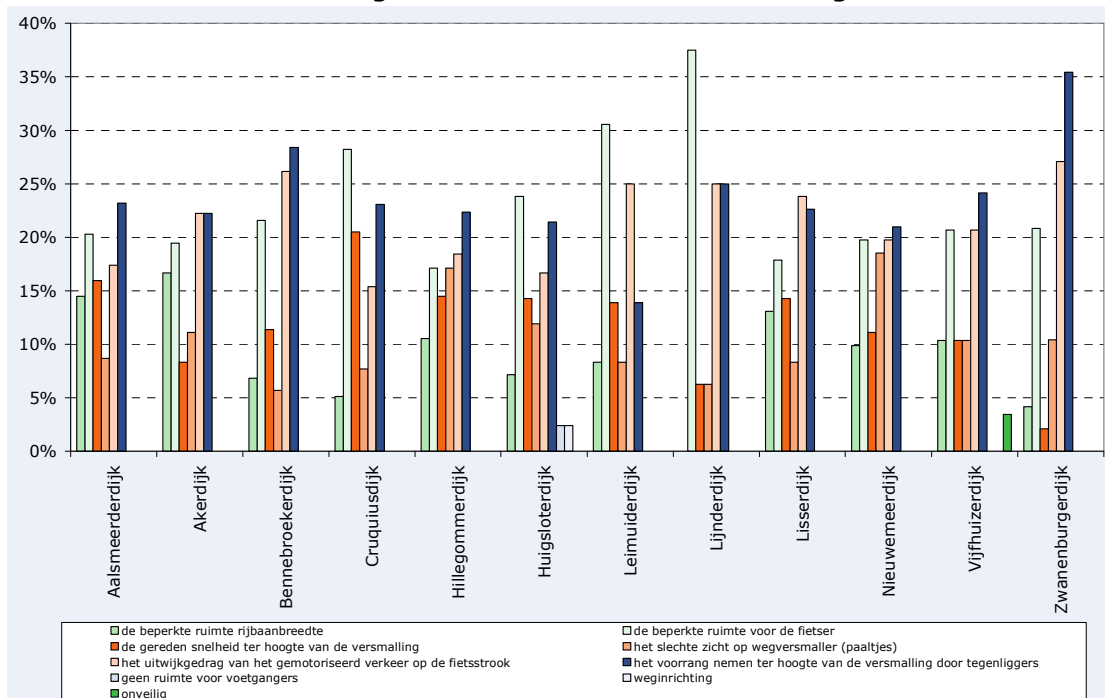
Ter hoogte van Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Vijfhuizerdijk



Ter hoogte van Lisserdijk, Huigsloterdijk, Leimuiderdijk, Aalsmeerderdijk, Schipholddijk

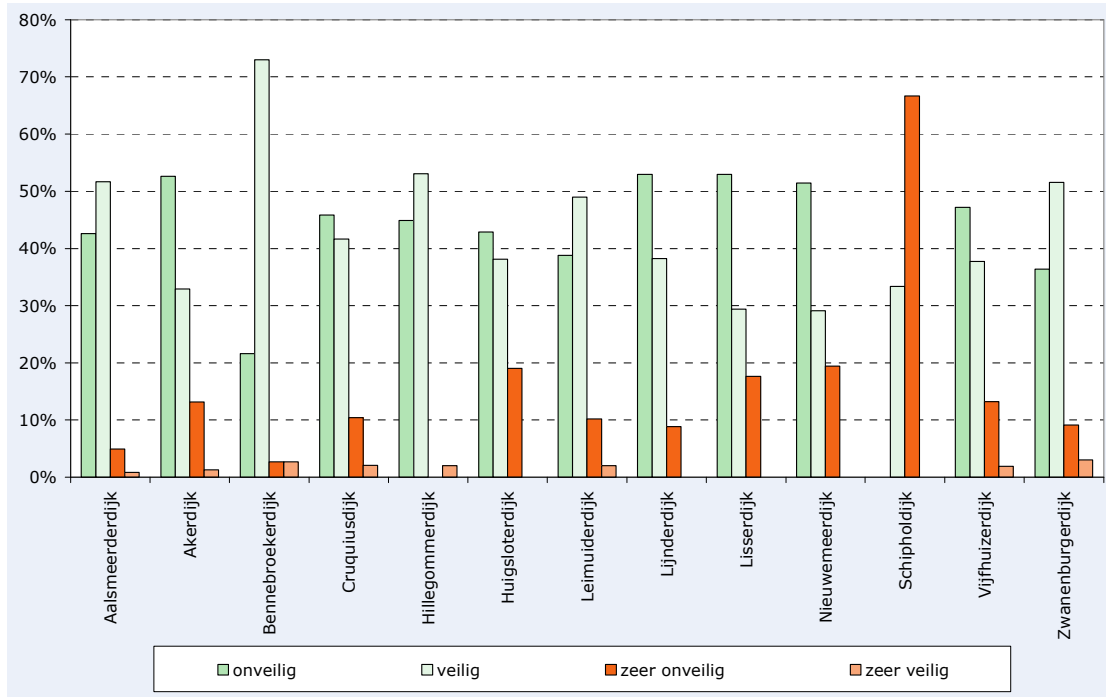


Ter hoogte van Zwaanshoek en Vredenburg



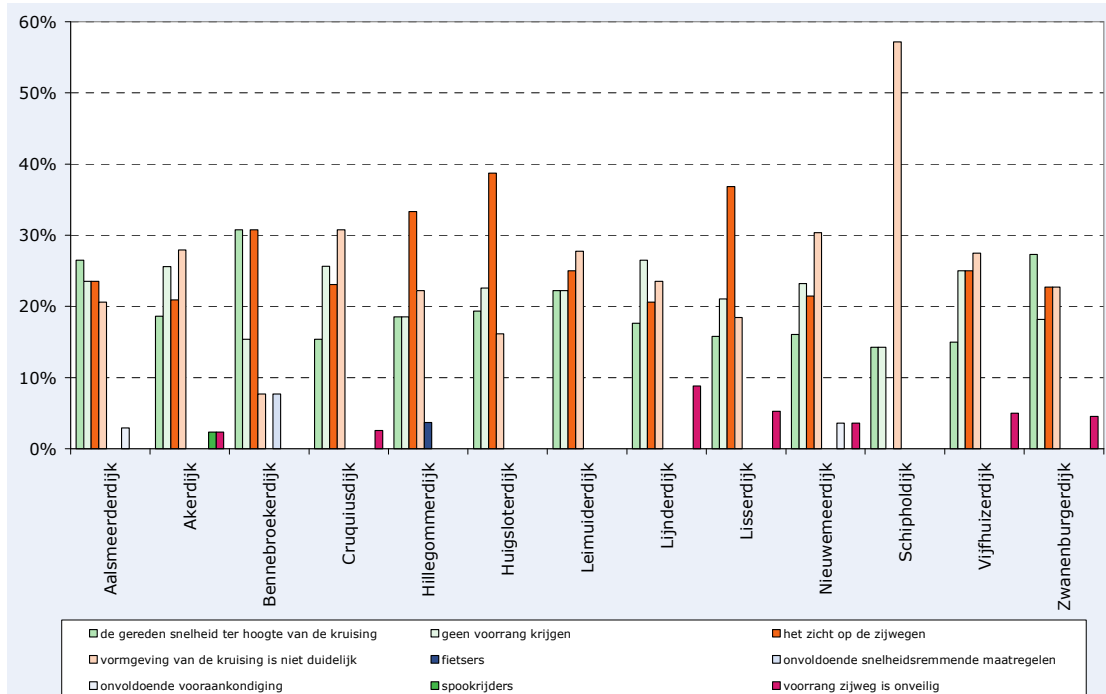
Vraag 23

Hoe ervaart u de veiligheid ter hoogte van gelijkwaardige kruisingen op de Ringdijk?



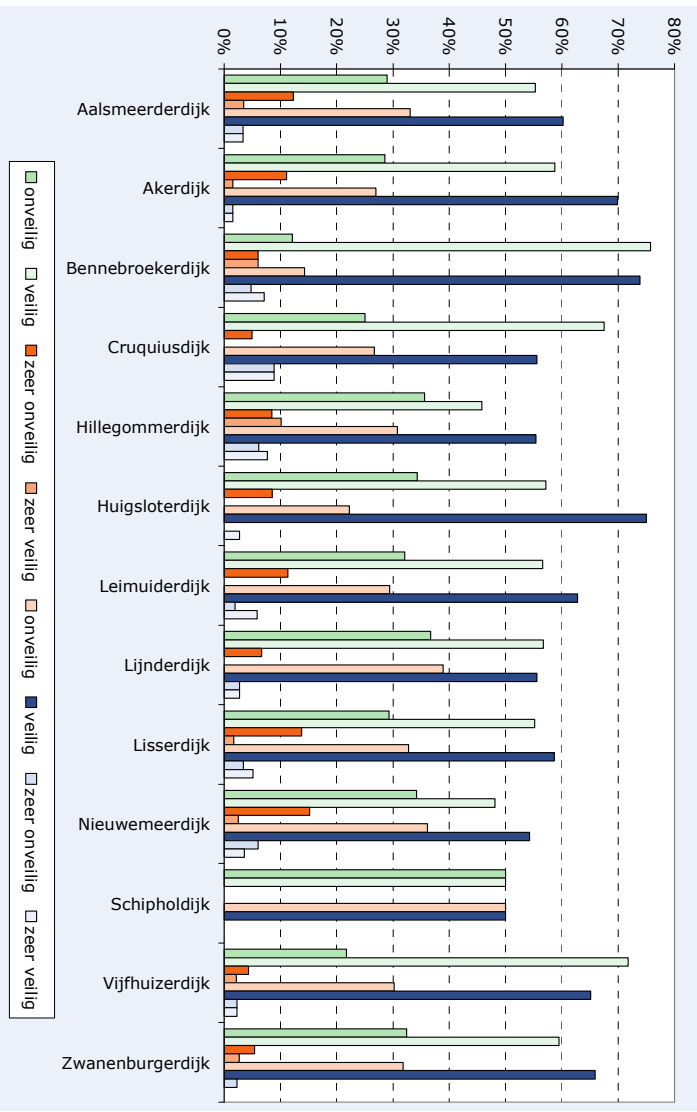
Vraag 24

Welke verkeerssituatie ter hoogte van de gelijkwaardige kruisingen vindt u onveilig?

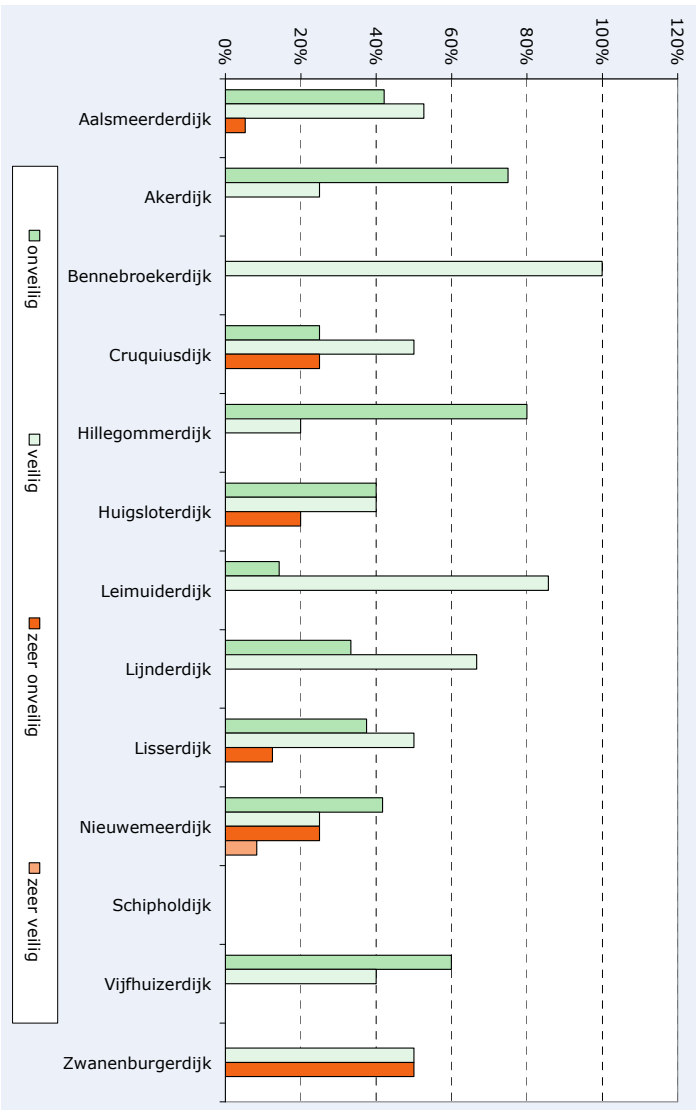


Vraag 25

Hoe ervaart u de veiligheid ter hoogte van drempels en plateaus op de Ringdijk?
Bij de bebouwde komgrens



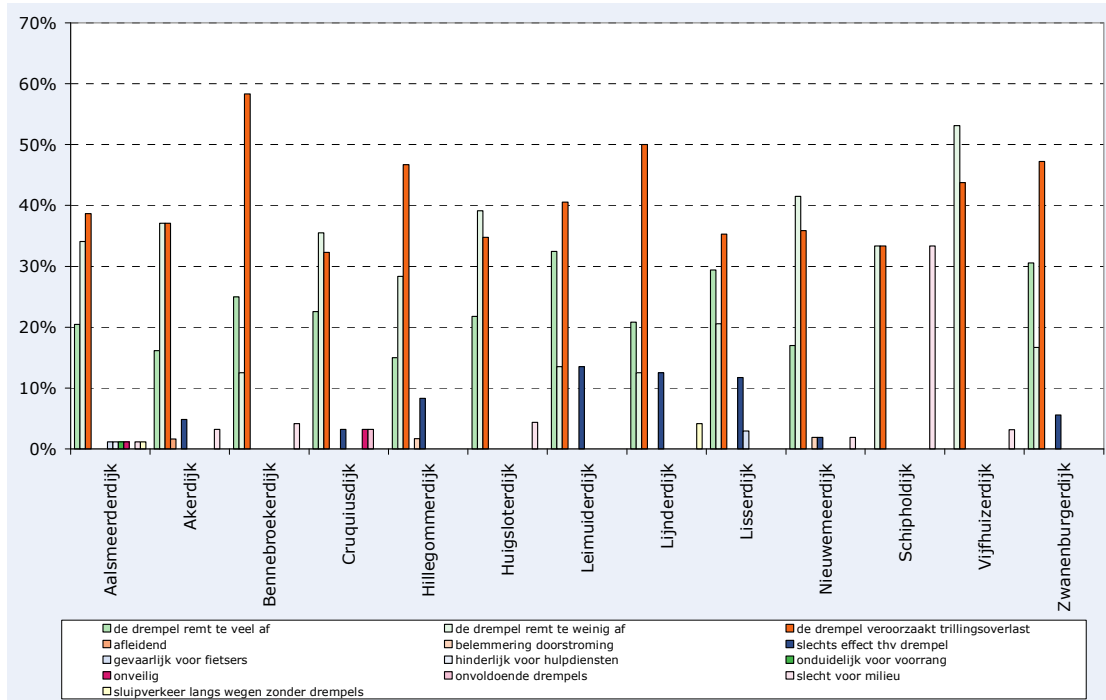
Op 60 km/uur wegen



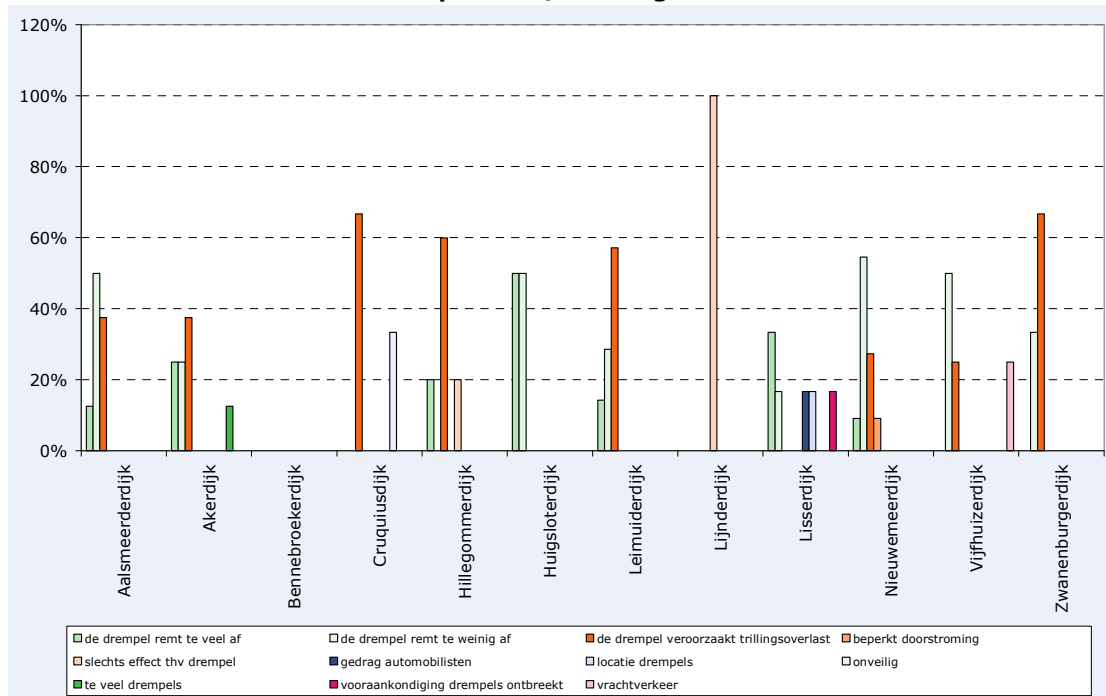
Vraag 26

Welke verkeerssituatie ter hoogte van de drempels en plateaus vindt u onveilig?

Bij de bebouwde komgrens

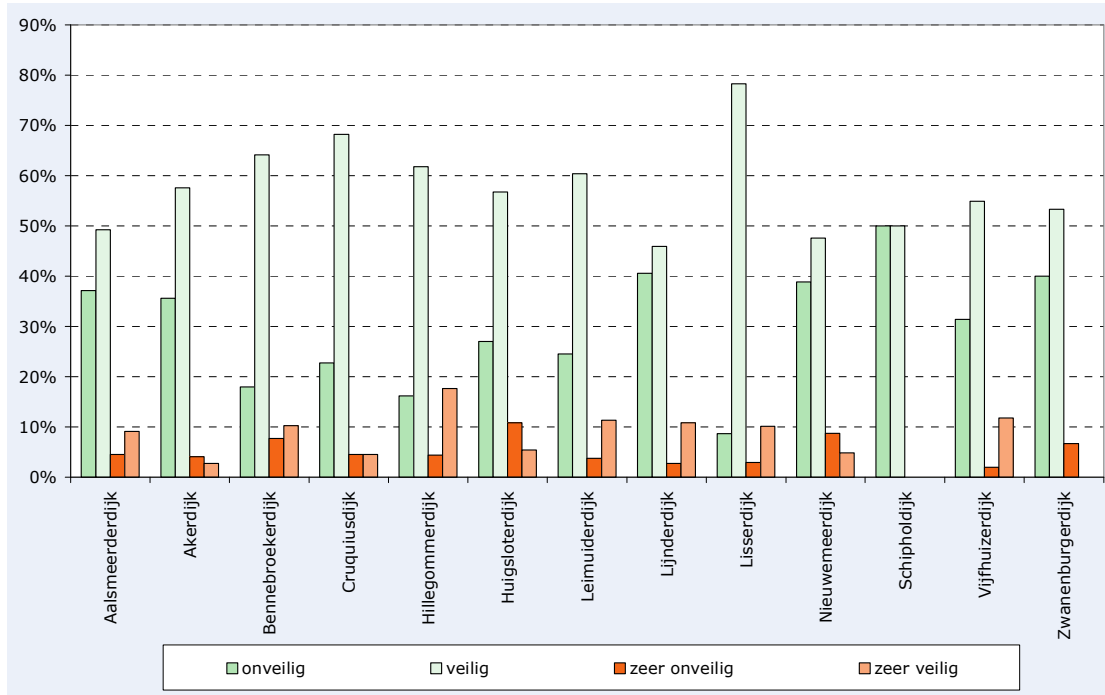


Op 60 km/uur wegen



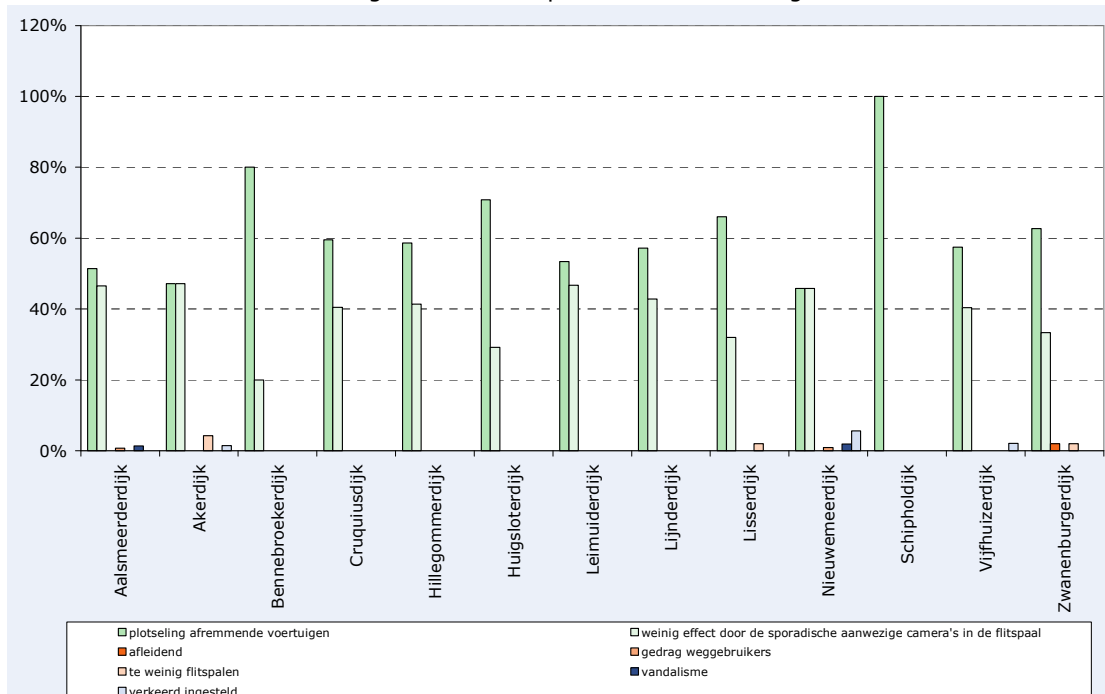
Vraag 27

Hoe ervaart u de veiligheid ter hoogte van de flitspalen?

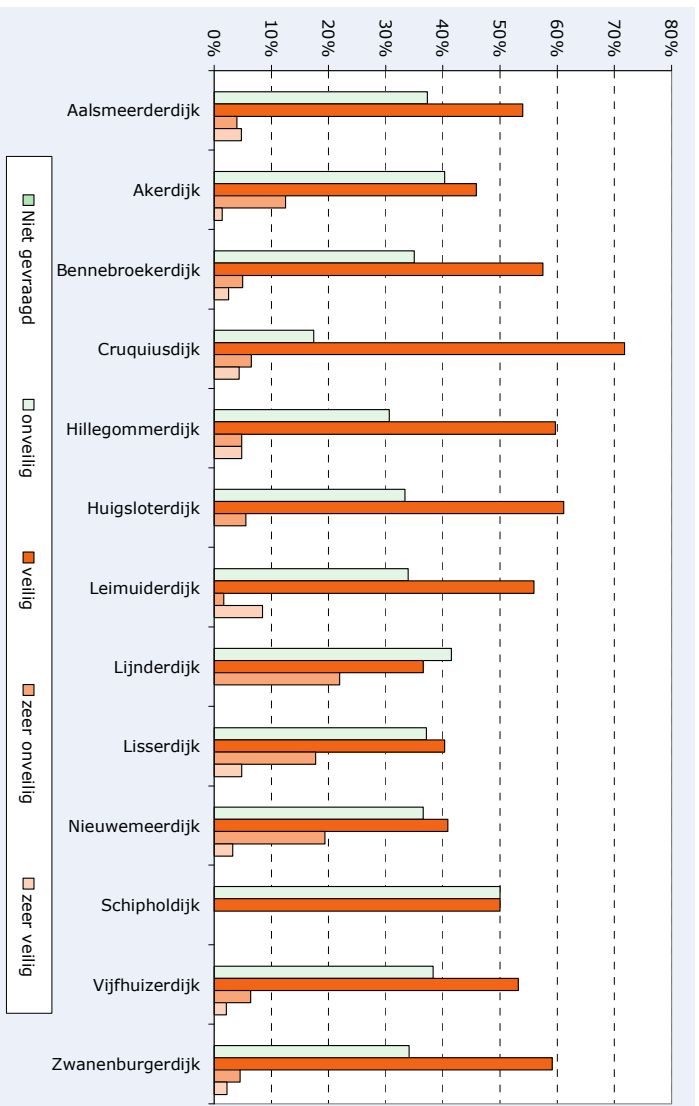


Vraag 28

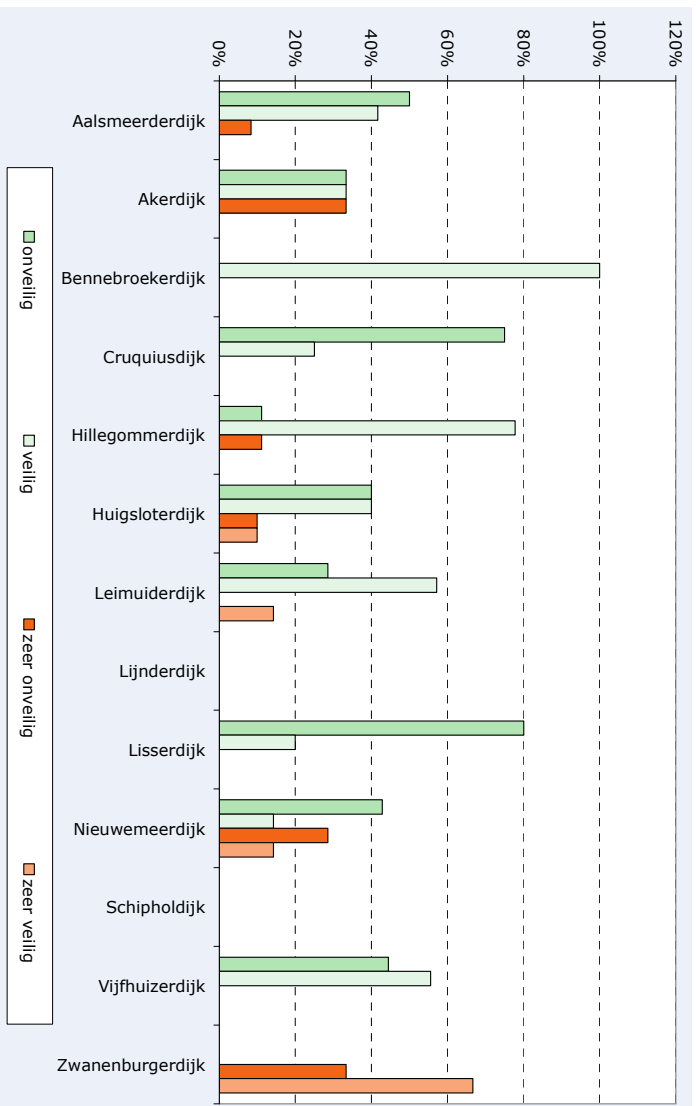
Welke verkeerssituatie ter hoogte van de flitspalen vindt u onveilig?



Vraag 29
 Hoe ervaart u de veiligheid van de fietssuggestiestroken?
Binnen de bebouwde kom



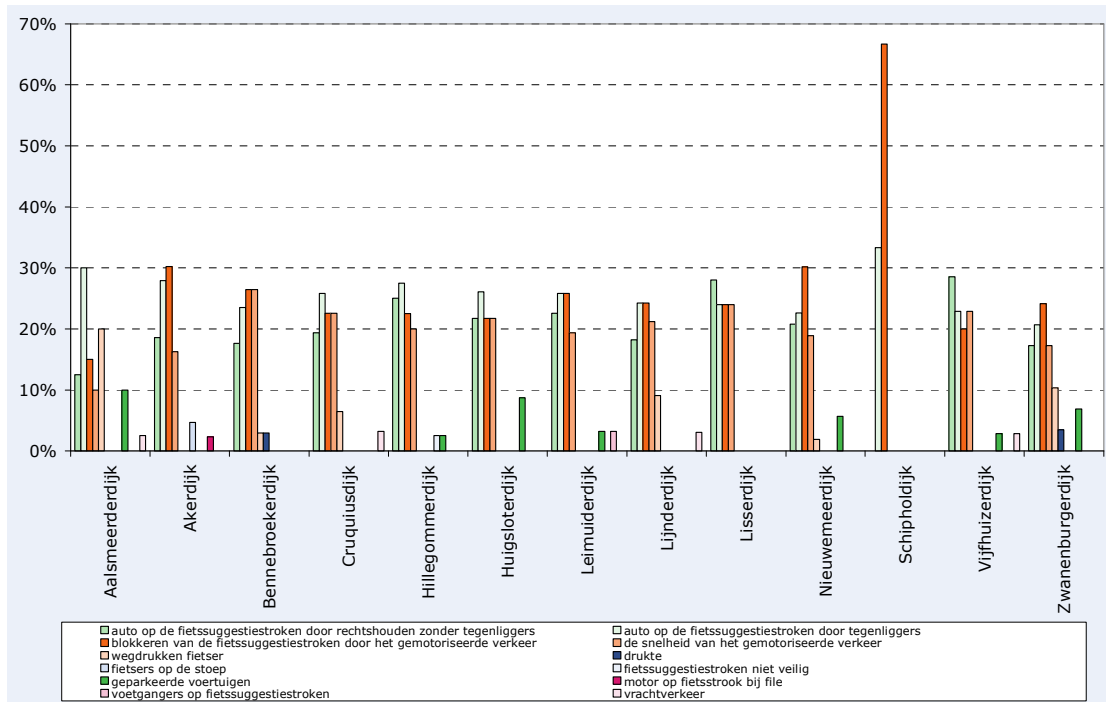
Buiten de bebouwde kom



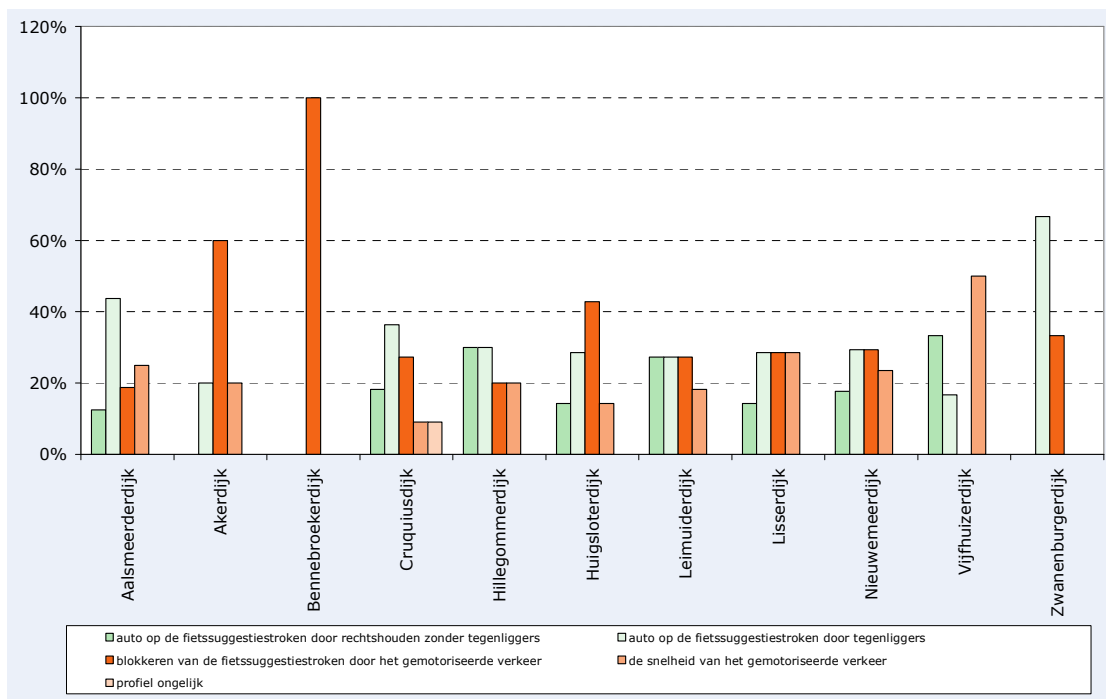
Vraag 30

Welke verkeerssituatie van de fietssuggestiestroken vindt u onveilig?

Binnen de bebouwde kom

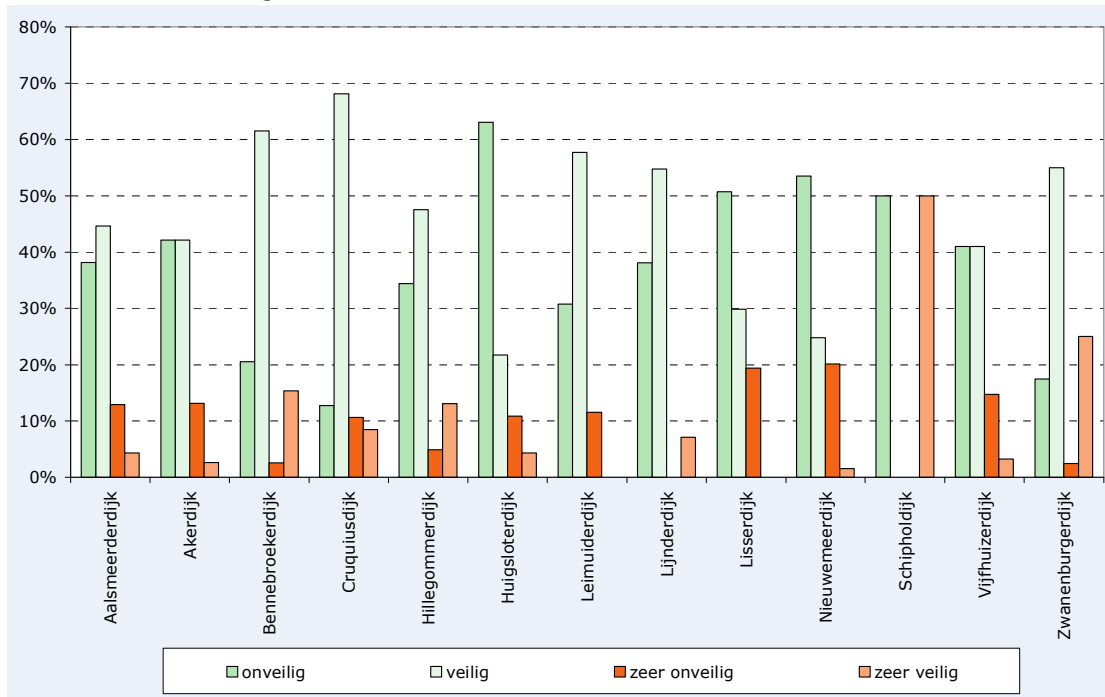


Buiten de bebouwde kom



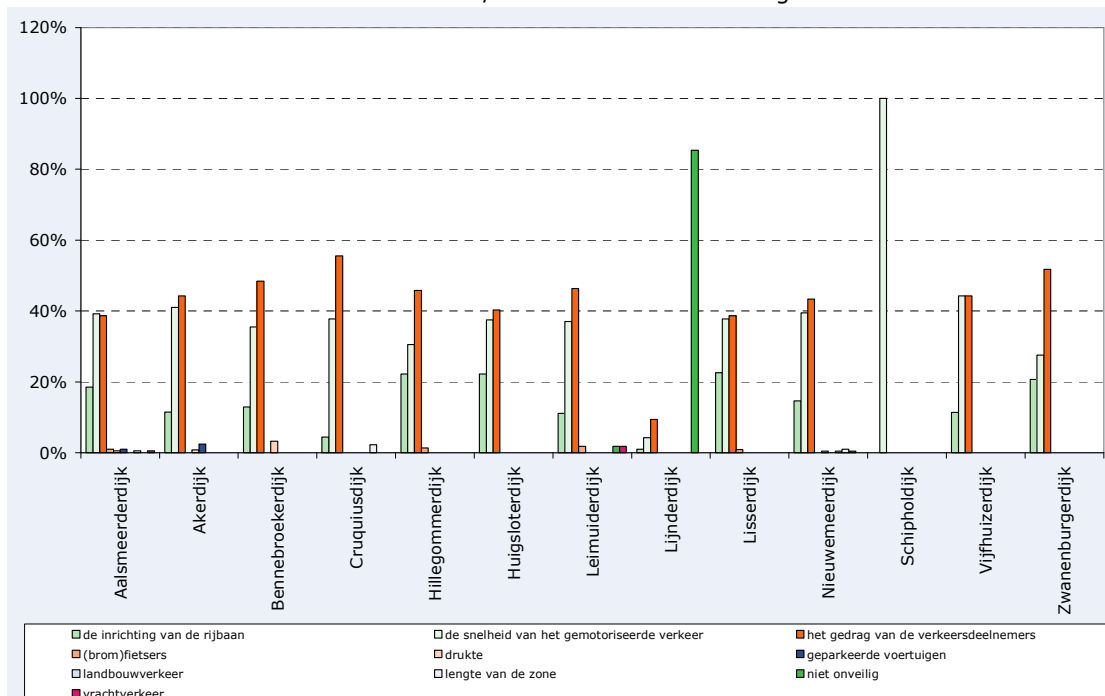
Vraag 31

Hoe ervaart u de veiligheid in de 30 km/uur zone?



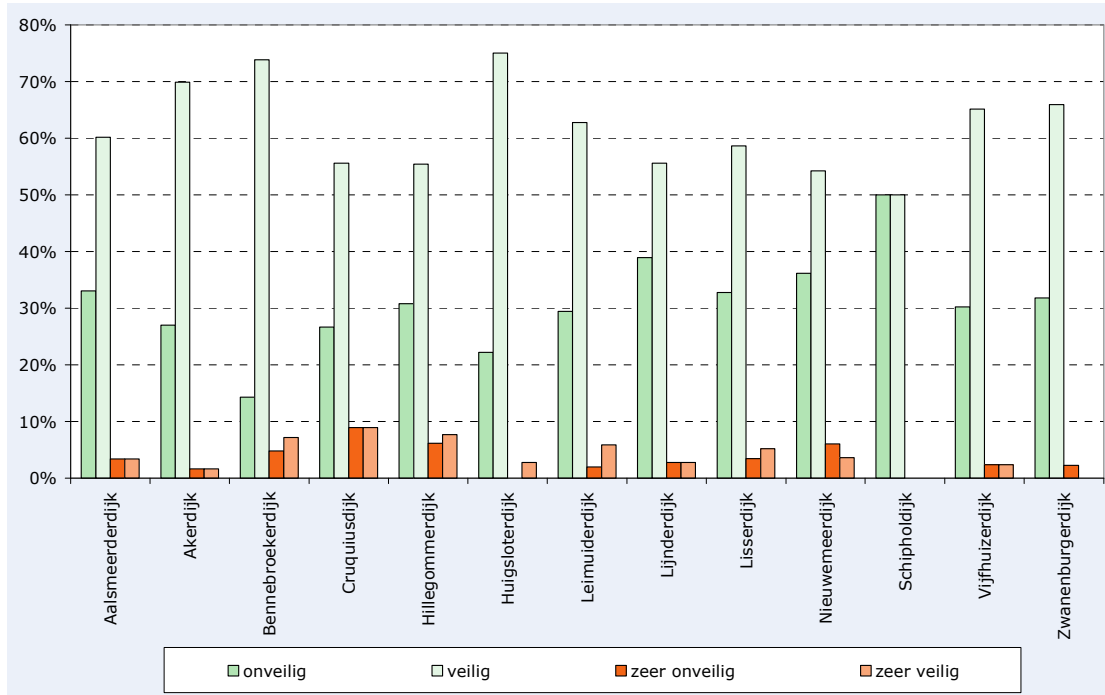
Vraag 32

Welke verkeerssituatie binnen de 30 km/uur zone vindt u onveilig?



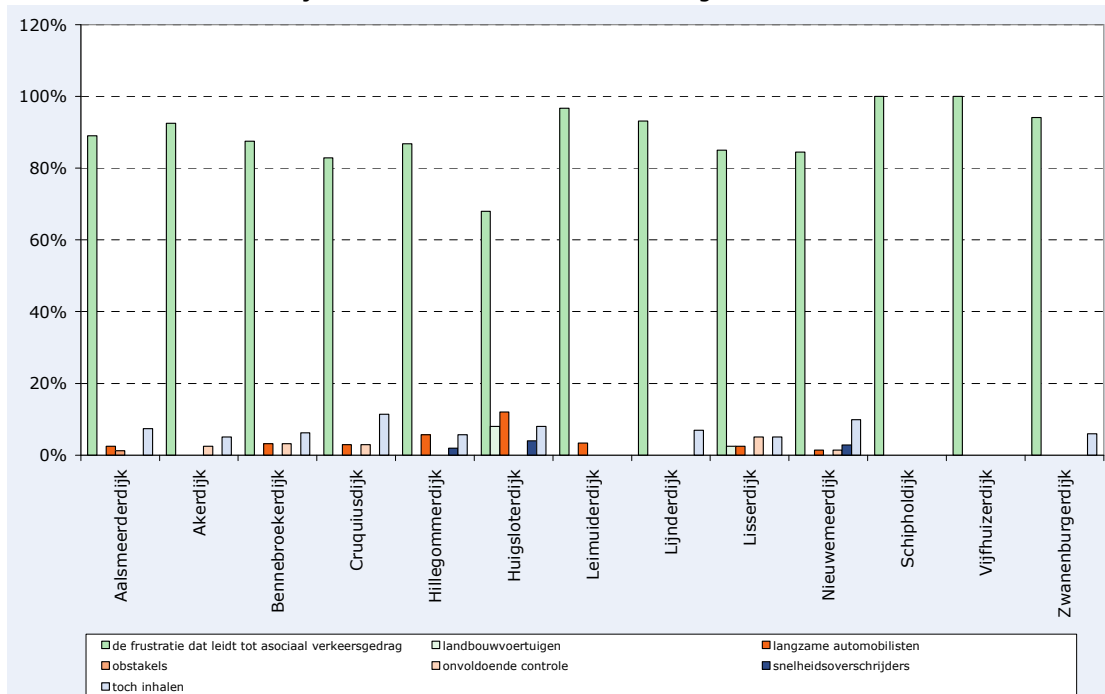
Vraag 33

Hoe ervaart u de veiligheid van het inhaalverbod?



Vraag 34

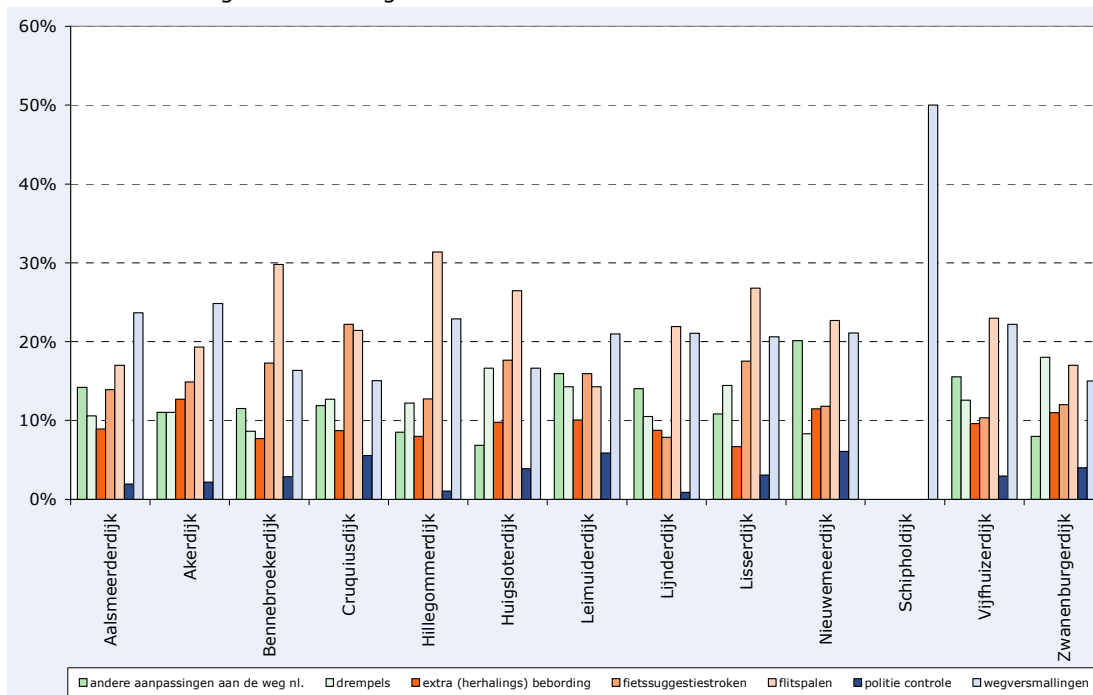
Welke verkeerssituatie bij het inhaalverbod vindt u onveilig?



Verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen

Vraag 35

Welk verkeersveiligheidsmaatregel heeft uw voorkeur?



De meest genoemde maatregelen onder 'andere aanpassingen aan de weg nl.' zijn:

- » Afsluiten voor autoverkeer / autoluw maken;
- » Afsluiten voor vrachtverkeer / beperken doorgaand vrachtverkeer;
- » Eenrichtingsweg van de dijk maken;
- » Fietsstrook / fietspad;
- » Meer handhaving dmv politiecontroles en flitspalen.

Vraag 36

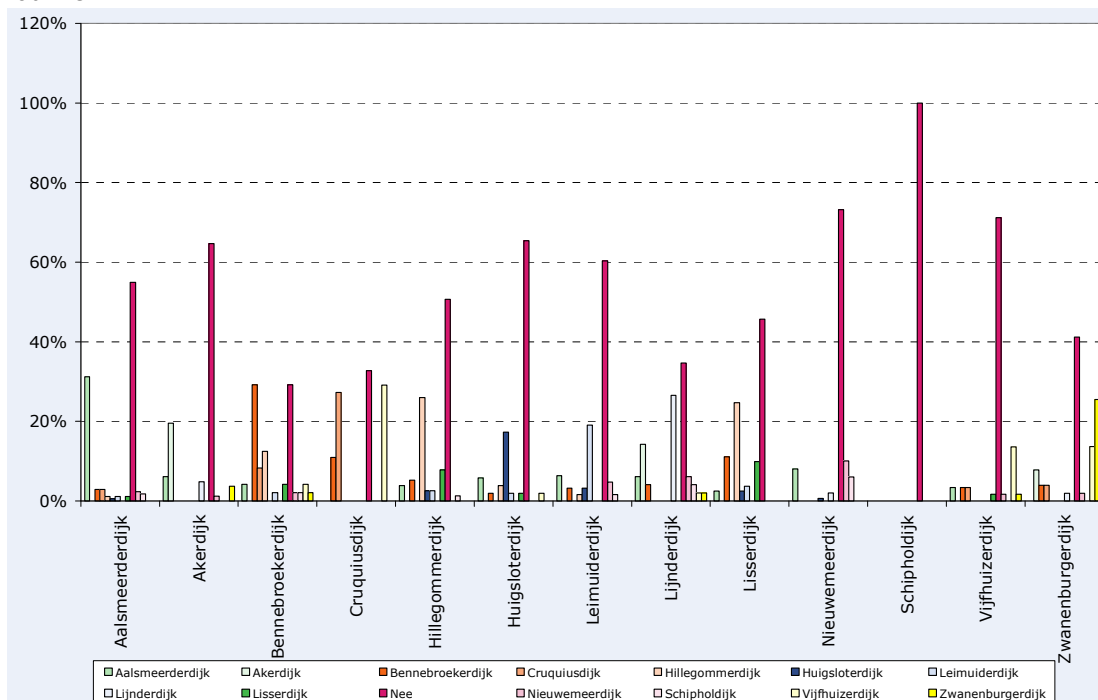
Wilt u meer in zijn algemeenheid nog een opmerking maken over de genomen maatregel in uw directe omgeving?

De meest gemaakte opmerkingen op deze vraag zijn:

- » Het vrachtverkeer negeert het vrachtverbod;
- » De 30 km zone heeft slechts een beperkt effect;
- » De flitspalen hebben slechts een beperkt effect;
- » De wegversmallingen hebben slechts een beperkt effect;
- » De wegversmallingen zorgen juist voor de onveiligheid;
- » De maatregelen in hun algemeenheid zorgen juist voor meer onveiligheid;
- » De trottoirs zijn in slechte staat van onderhoud of niet aanwezig;
- » Te weinig controle op verkeersgedrag;
- » De wegversmallingen leiden tot irritaties onder de weggebruikers;
- » De wegversmallingen zijn onoverzichtelijk;
- » Er wordt structureel te hard gereden.

Vraag 37

Is er op de Ringdijk een stukje waarvan u de verkeersinrichting ook graag bij u voor de deur zou zien?



Vraag 38

Waarom bent u tevreden over deze verkeersinrichting?

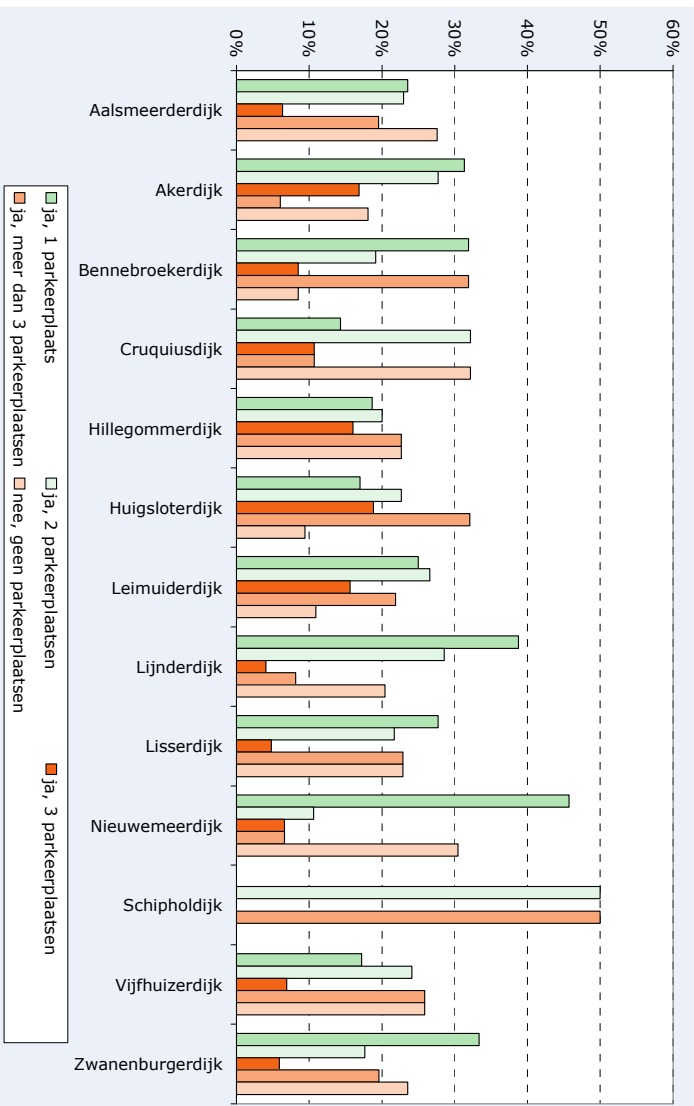
Onderstaand een overzicht van de meest genoemde redenen per traject waarover de geënquêteerden tevreden zijn. Wanneer diverse redenen is aangegeven, dan zijn er meerdere redenen aangegeven waarbij het maximaal aantal keer dat een soortgelijk antwoord is gegeven niet hoger is dan drie.

Straatnaam	Antwoord
Aalsmeerderdijk	» er is minder sluipverkeer op dit traject; » de gereden snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt lager.
Akerdijk	» de gereden snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt lager.
Bennebroekerdijk	» diverse redenen
Cruquiusdijk	» diverse redenen
Hillegommerdijk	» er bevinden zich geen obstakels op de rijbaan.
Huigsloterdijk	» diverse redenen
Leimuiderdijk	» diverse redenen
Lijnderdijk	» er bevinden zich geen obstakels op de rijbaan.
Lisserdijk	» de gereden snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt lager.
Nieuwemeerdijk	» diverse redenen
Schipholdijk	» Er is minder sluipverkeer op dit traject.
Vijfhuizerdijk	» goede 30 km zone inrichting; » goede fietsvoorziening.
Zwanenburgerdijk	» diverse redenen

Vragen over parkeren

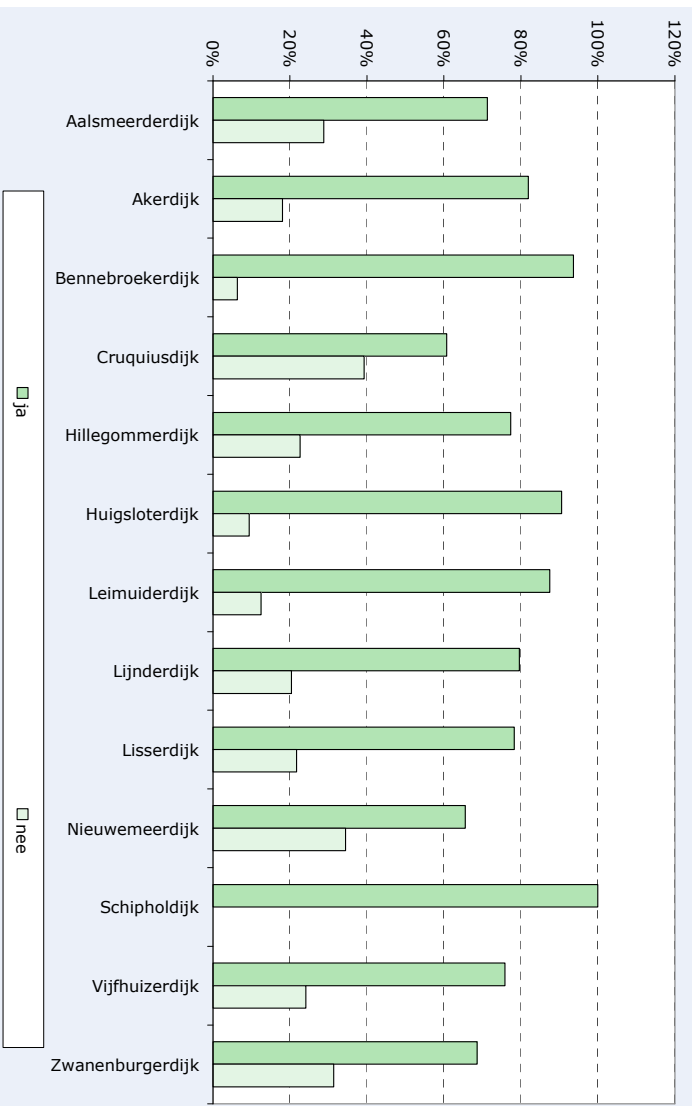
Vraag 39

Kunt u parkeren op eigen terrein en zo ja hoeveel parkeerplaatsen?



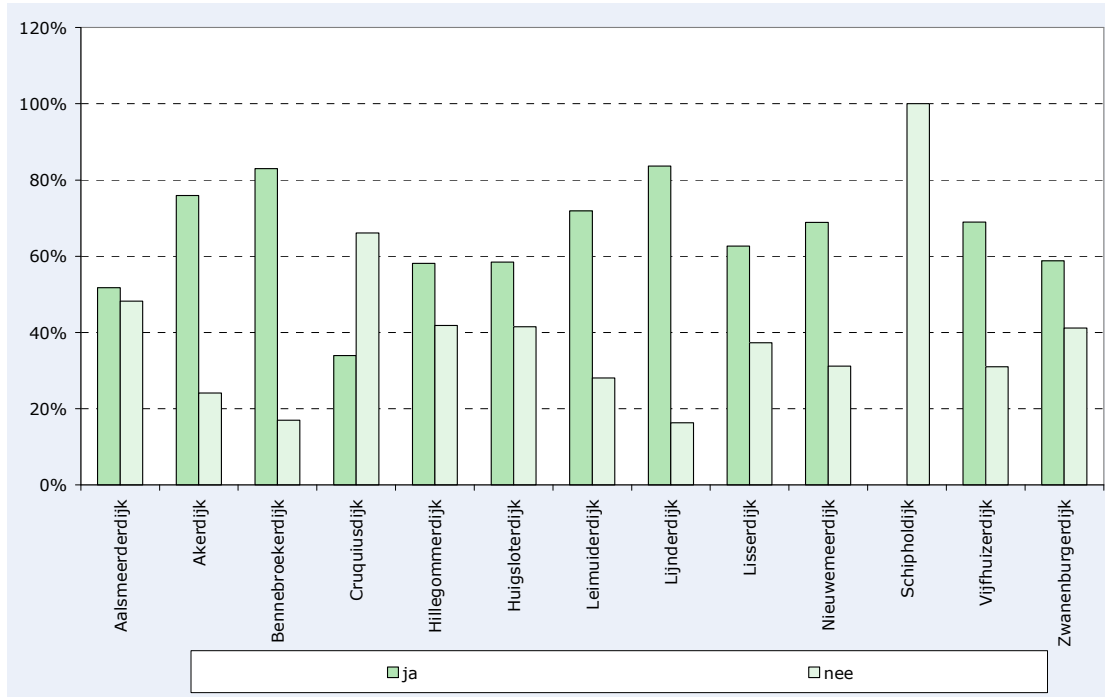
Vraag 40

Maakt u gebruik van uw parkeerplaatsen op eigen terrein?



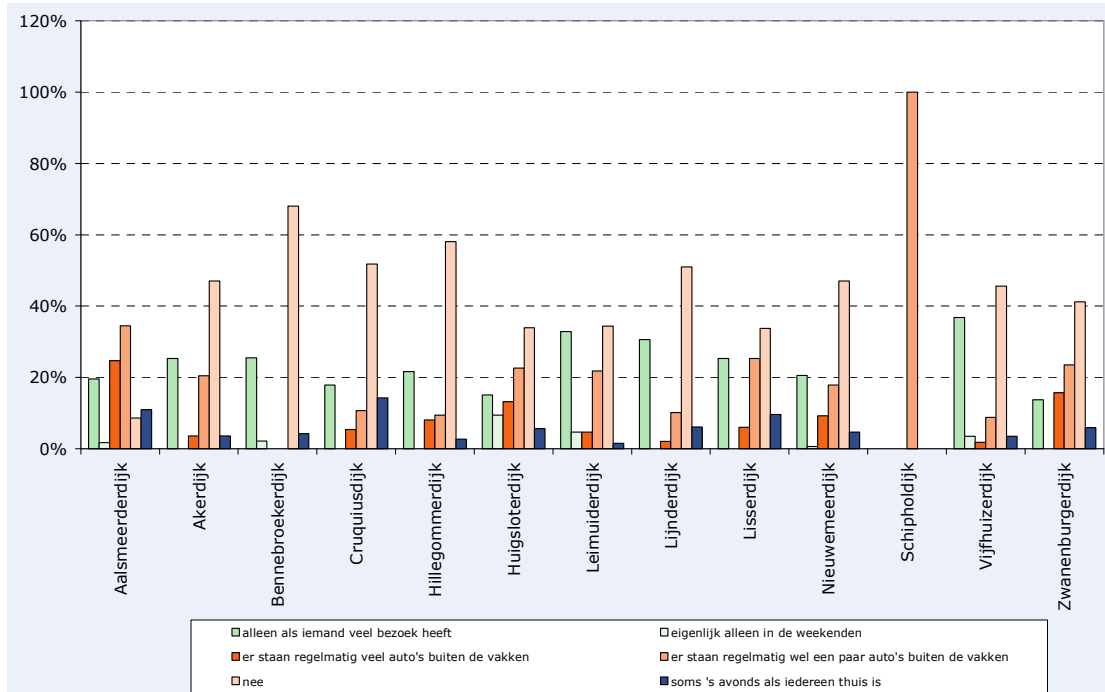
Vraag 41

Zijn er bij u op de dijk voldoende parkeerplaatsen aangelegd?

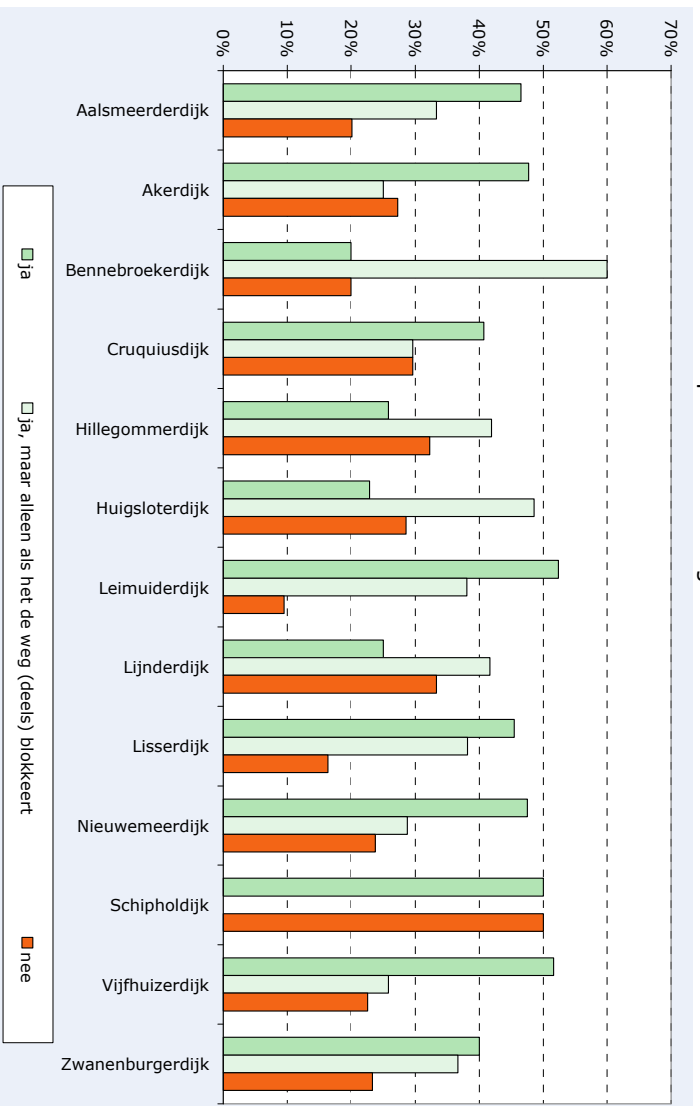


Vraag 42

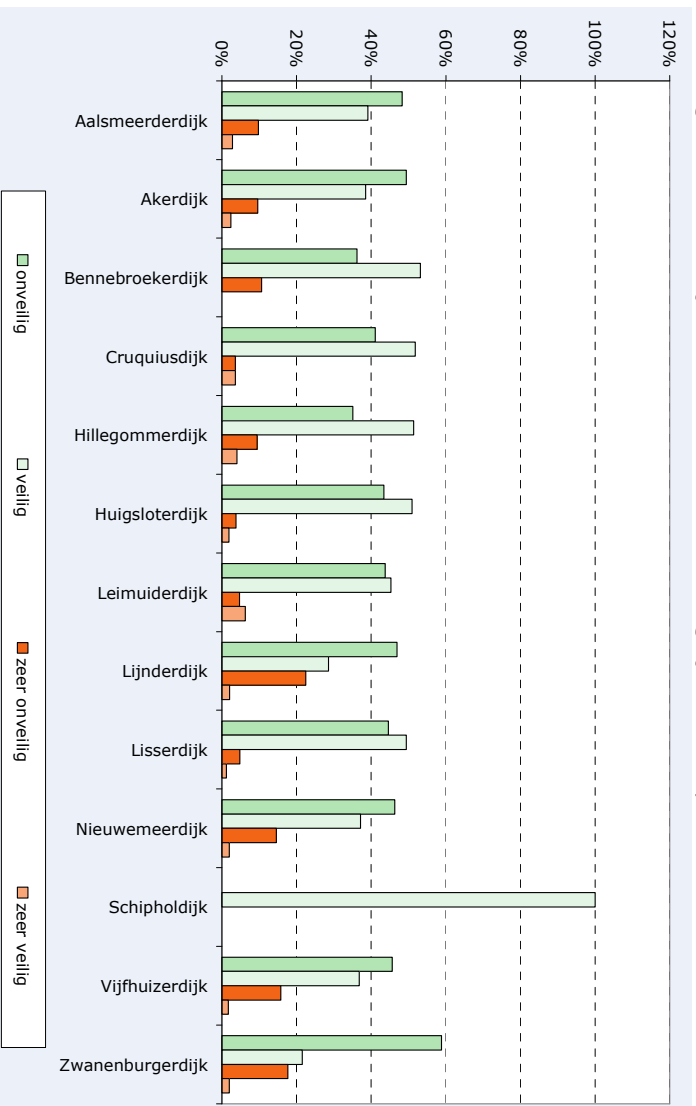
Wordt er buiten de vakken geparkeerd?



Vraag 43
 Ervaart u het buiten de vakken parkeren als ongewenst?

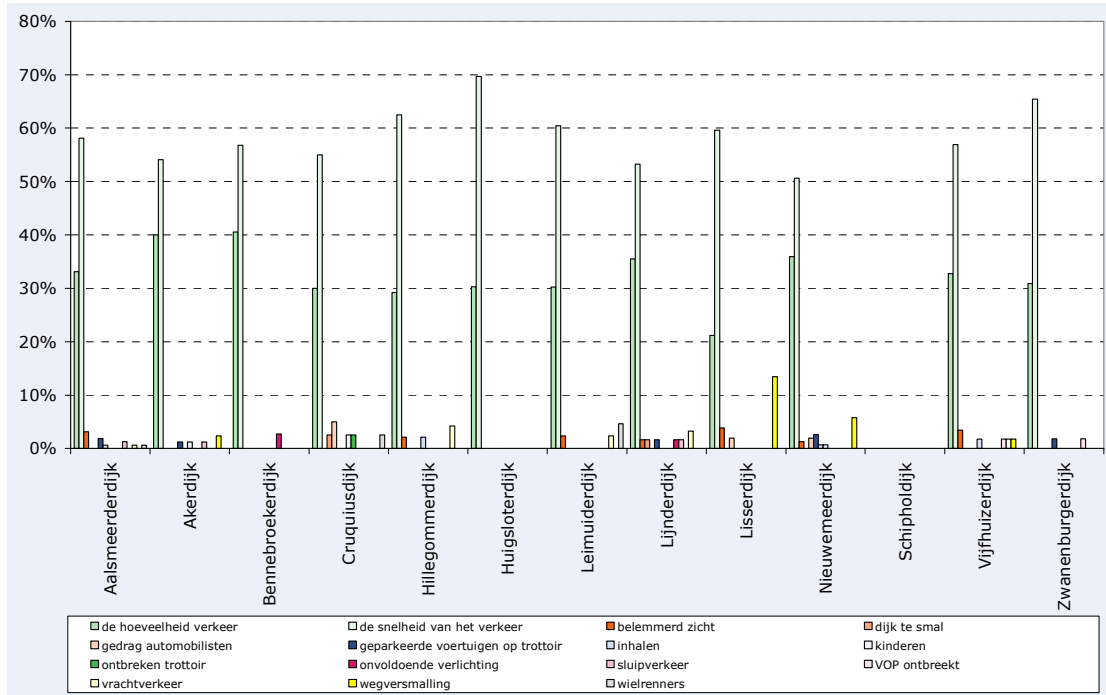


Vraag 44
 Hoe veilig voelt u zich bij het oversteken van de Ringdijk naar de parkeervakken?



Vraag 45

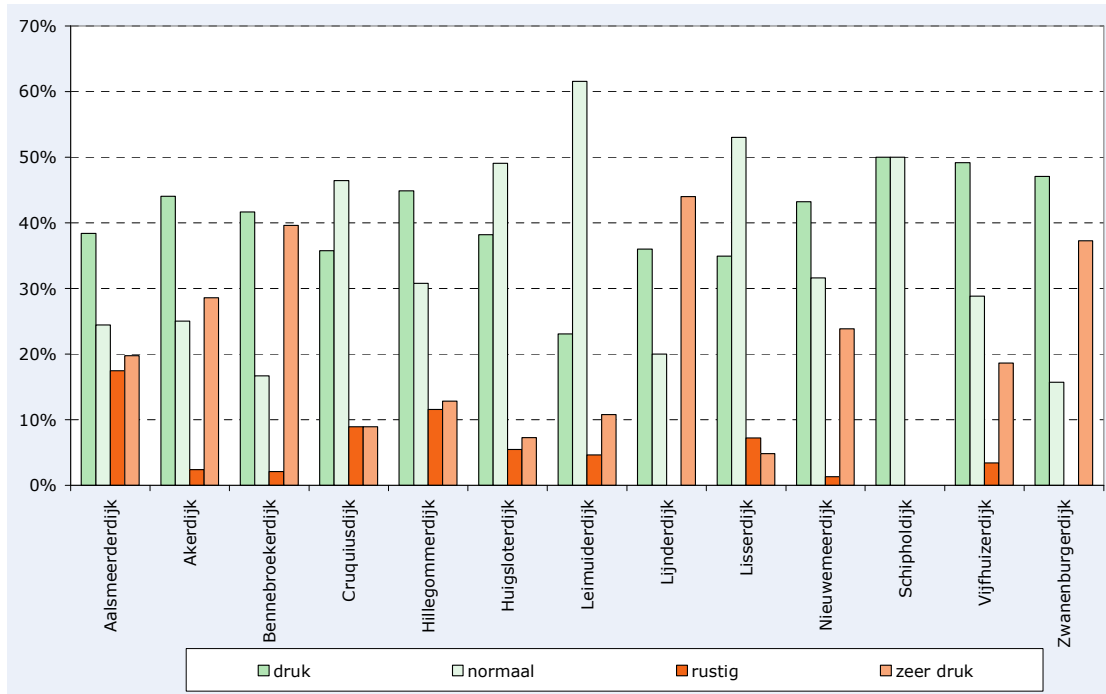
Waardoor vindt u het oversteken van de Ringdijk onveilig?



Vragen over bereikbaarheid en leefbaarheid

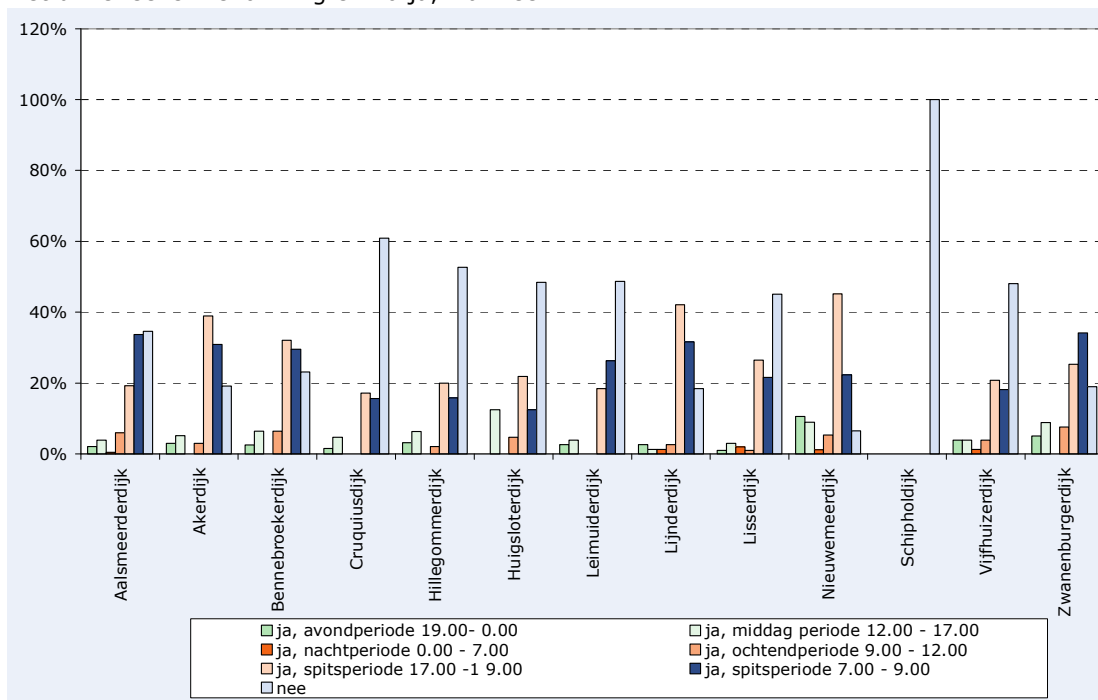
Vraag 46

Hoe omschrijft u de verkeersdruk in uw straat?



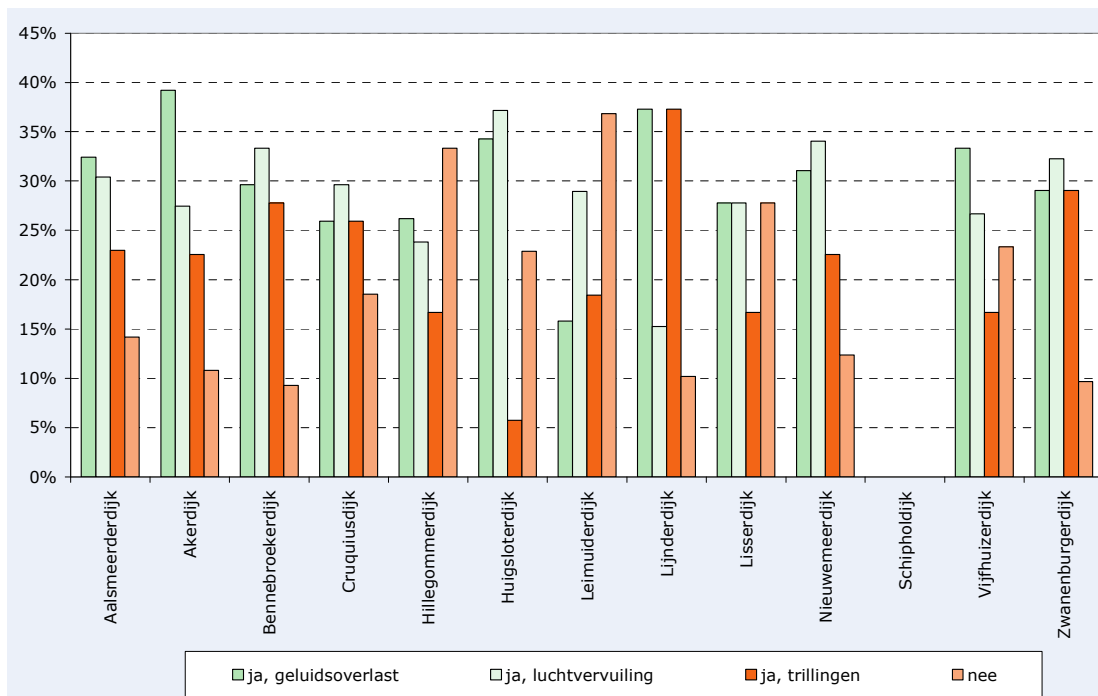
Vraag 47

Ziet u wel eens filevorming en zo ja, wanneer?



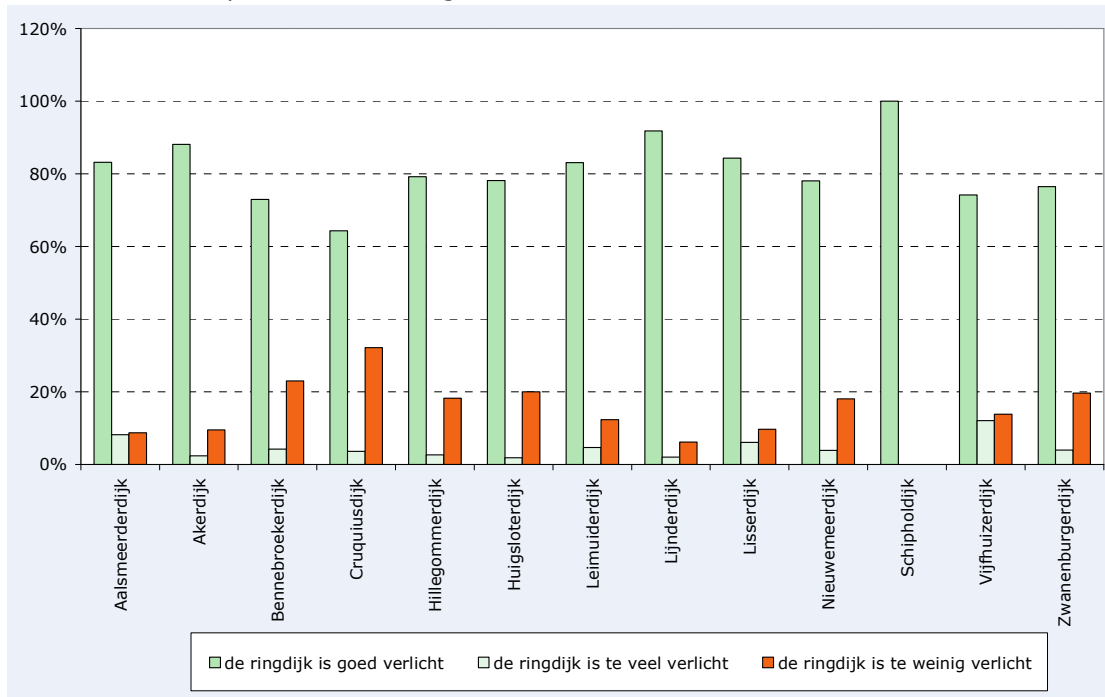
Vraag 48

Ervaart u hierdoor hinder?



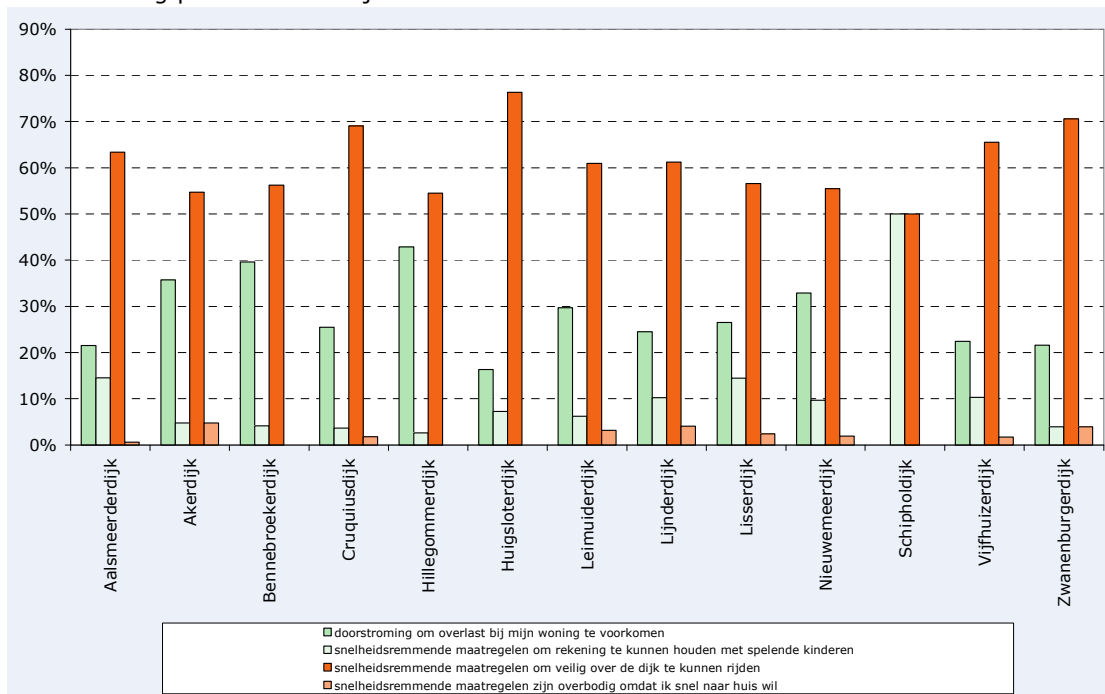
Vraag 49

Hoe ervaart u de openbare verlichting?



Vraag 50

Welke stelling past het best bij u?



Afsluiting

Vraag 51

Heeft u nog een opmerkingen over de enquête?

Bij deze vraag zijn voornamelijk verbetervoorstellen gegeven vanuit de bewoners hoe zij zien hoe de verkeersveiligheid verbeterd kan worden op het traject waar zij wonen.

Onderstaand een overzicht van de antwoorden die het meest zijn gegeven:

Straatnaam	Antwoord
<i>Aalsmeerderdijk</i>	» Afsluiting van het traject (voor doorgaand verkeer); » Extra parkeerplaatsen voorzien (en weghalen van de tuintjes die nu op sommige parkeerplaatsen staan); » Meer handhaving; » Instellen van eenrichtingsverkeer; » Wegversmallingen aanleggen.
<i>Akerdijk</i>	» Afsluiting van het traject (voor doorgaand verkeer); » Meer handhaving; » Weghalen van de wegversmallingen.
<i>Bennebroekerdijk</i>	» Afsluiting van het traject voor (doorgaand) vrachtverkeer; » Aanleggen van drempels; » Flitspalen aanbrengen; » Weghalen van de wegversmallingen.
<i>Cruquiusdijk</i>	» Afsluiting van het traject (voor doorgaand verkeer); » Afsluiting van het traject voor (doorgaand) vrachtverkeer.
<i>Hillegommerdijk</i>	» Meer handhaving.
<i>Huigsloterdijk</i>	» Weghalen van de wegversmallingen.
<i>Leimuiderdijk</i>	» Weghalen van de wegversmallingen.
<i>Lijnderdijk</i>	» Meer handhaving.
<i>Lisserdijk</i>	» Extra parkeerplaatsen voorzien (en weghalen van de tuintjes die nu op sommige parkeerplaatsen staan); » Meer handhaving; » Weghalen van de wegversmallingen.
<i>Nieuwemeerdijk</i>	» Afsluiting van het traject (voor doorgaand verkeer); » Meer handhaving; » Weghalen van de wegversmallingen.
<i>Schipholdijk</i>	» Geen opgave.
<i>Vijfhuizerdijk</i>	» Meer handhaving.
<i>Zwanenburgerdijk</i>	» Afsluiting van het traject voor (doorgaand) vrachtverkeer.



EVALUATIE RINGDIJKBELEID

GEVOERDE BELEID EN BLIK NAAR DE TOEKOMST





EVALUATIE RINGDIJKBELEID

GEVOERDE BELEID EN BLIK NAAR DE TOEKOMST

Datum:

3 december 2010

Uitvoering:

VIA

H. (Hessel) de Jong

S.M.(Saskia) Wollegghem

Projectcode: VNL0394_901-R09

Status: Eindrapport

In opdracht van:

Gemeente Haarlemmermeer

Cluster Beheer en Onderhoud

Dhr. R. Kaasenbrood

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Opzet onderzoek	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Effectiviteit Ringdijkbeleid	6
2.1	Doelstellingen Ringdijkbeleid	6
2.2	Doelstelling verkeersveiligheid	7
2.3	Doelstelling terugdringen verkeersoverlast	10
2.4	Doelstelling recreatieve fietsroute	12
2.5	Inrichtingselementen Ringdijk	13
2.6	Conclusie doelstellingen Ringdijkbeleid	14
3	Probleemvorming per wegvak	15
3.1	Nieuwemeerdijk	15
3.2	Akerdijk	16
3.3	Lijnderdijk	17
3.4	Zwanenburgerdijk	18
3.5	Vijfhuizerdijk	19
3.6	Cruquiusdijk	20
3.7	Bennebroekerdijk	20
3.8	Hillegommerdijk	21
3.9	Lisserdijk	22
3.10	Huigsloterdijk	23
3.11	Leimuiderdijk	24
3.12	Aalsmeerderdijk	25
3.13	Schipholdijk	26
3.14	Conclusies	27
4	Inrichting en verkeersmaatregelen Ringdijk	28
4.1	Instellen 30km-zone	28
4.2	Instellen 60km-zone	29

4.3	Rode fietsstroken buiten de bebouwde kom	29
4.4	Rode fietsstroken binnen de bebouwde kom	30
4.5	Chicanes	30
4.6	Wegversmalling	32
4.7	Drempel	32
4.8	Plateau	33
4.9	Versmalling op kruispunt	33
4.10	Flitskast/handhaving	34
4.11	Inhaalverbod	35
4.12	Afsluiting	35
4.13	Eenrichtingsverkeer	36
4.14	Inrijdverbod vrachtverkeer	36
4.15	Conclusie	37
5	Ringdijk in de toekomst	38
5.1	Voortzetting Ringdijkbeleid	38
5.2	Aanpak op korte termijn	39
5.3	Aanpak op middellange termijn	39
5.4	Aanpak op lange termijn	41
5.5	Aanbevelingen in het kort	41
	Lijst van bijlagen	42

1 INLEIDING

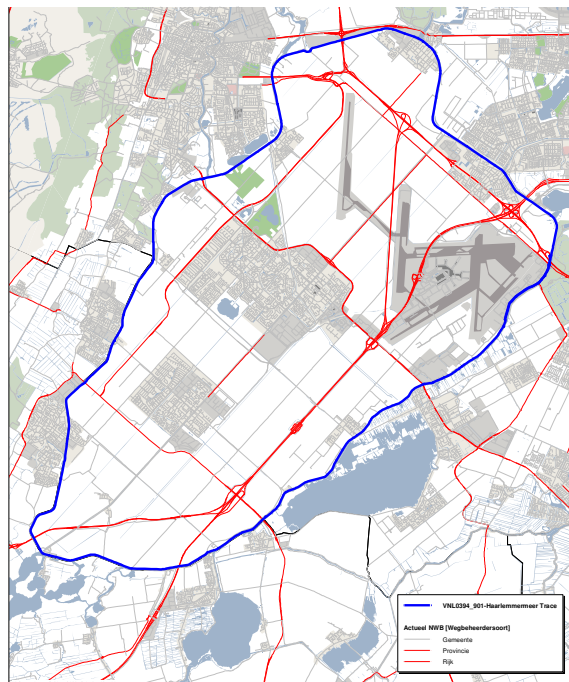
1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer wordt begrensd door de Ringdijk, de oorspronkelijke dijk rondom het oude Haarlemmermeer. De gemeente heeft voor de verkeerssituatie specifiek beleid geformuleerd: het Ringdijkbeleid. In het kader hiervan zijn afgelopen jaren diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeersoverlast te beperken. In de periode tussen 1999 en nu zijn hiervoor over bijna het gehele traject diverse maatregelen genomen.

De gemeente Haarlemmermeer wil in beeld brengen in hoeverre het gevoerde Ringdijkbeleid en de daarbij genomen maatregelen effect hebben gehad. Aan VIA is daarom gevraagd om een evaluatie uit te voeren, zowel op gebied van de verkeerskundige gegevens als de beleving van de bewoners. Hiervoor is het onderzoek opgebouwd uit drie bouwstenen (daar wordt in de volgende paragraaf verder op ingegaan):

- » inhoudelijke onderzoek met analyse van beschikbare (verkeers)gegevens;
- » enquête over de beleving van de verkeersonveiligheid op de Ringdijk;
- » rondgang over de Ringdijk met vertegenwoordigers van de dorpsraden.

In het voorliggende rapport wordt ingegaan op de resultaten van de gehele evaluatie en wordt een voorzet gegeven voor het vervolg. De gedetailleerde resultaten van de gegevensanalyse en het belevingsonderzoek zijn in twee aparte rapporten opgenomen.



figuur 1: De Ringdijk in de Haarlemmermeer

1.2 Opzet onderzoek

In het onderzoek dat door VIA is uitgevoerd staat de evaluatie van het Ringdijkbeleid centraal. Hierbij is niet alleen gericht op de meetbare gegevens, maar is juist extra aandacht gegeven aan de ervaringen en beleving van de bewoners.

Doel van het onderzoek is om te evalueren in hoeverre het Ringdijkbeleid succesvol is geweest en om te komen tot een aanpak voor de komende jaren. Het onderzoek is opgebouwd uit drie bouwstenen. Het gaat dan om:

- » analyse feitelijke gegevens (ongevallen, snelheid, intensiteit, inrichting);
- » belevingsonderzoek (enquête onder bewoners);
- » contact met dorpsraden (avonden en rondgang).

Analyse feitelijke gegevens

In het feitenonderzoek zijn de gegevens over de ontwikkeling van het verkeer in de afgelopen jaren geanalyseerd. Deze analyse brengt in beeld of de doelstellingen van het Ringdijkbeleid terug te zien zijn in de verkeersgegevens. De resultaten van het feitenonderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Analyse van verkeersgegevens'. Concreet is gekeken naar:

- » ontwikkeling van de geregistreerde ongevallen en verkeersslachtoffers;
- » verkeersintensiteiten;
- » snelheidsgegevens;
- » inrichting conform de principes van Duurzaam Veilig (overeenkomst in functie, vorm en gebruik).

Belevingsonderzoek

In de periode van 12 januari tot en met 23 januari 2010 konden bewoners en bedrijven van de Ringdijk een enquête invullen. Deze enquête is huis-aan-huis verspreid en mensen konden de enquête op de website www.verkeersopinie.nl/haarlemmermeer invullen. In de enquête is gevraagd naar de beleving van de bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Hierbij is met name gericht op de ervaren verkeersveiligheid en de mening over de genomen verkeersmaatregelen. Ook is in de enquête ingegaan op de ervaren verkeersdruk, overlast en parkeersituatie. Er hebben ruim 1.000 respondenten gereageerd, wat een zeer hoge respons is, gezien het aantal verspreide enquêtes van ongeveer 2.500. Een uitgebreide weergave van de resultaten van de enquête zijn weergegeven in het rapport 'Belevingsonderzoek: enquêteresultaten'.

Contact met dorpsraden

Om de belanghebbenden actief in het proces te betrekken zijn twee bijeenkomsten met dorpsraden georganiseerd en zijn met de dorpsraden de specifieke verkeerssituaties op straat bekeken. Hiermee is gebruik gemaakt van de praktijkervaringen en kennis van lokaal bekenden.

De bijeenkomsten zijn gehouden op 8 maart en 11 maart 2010. In de bijeenkomsten zijn de resultaten van het feitenonderzoek en belevingenonderzoek gepresenteerd. Hierna is met de dorpsraden besproken in hoeverre deze resultaten herkenbaar zijn en welke aanvullingen de dorpsraden op deze onderzoeksresultaten hebben.

Tijdens de rondgang op de Ringdijk (op 30 en 31 maart 2010) zijn met vertegenwoordigers van de Ringdijk concrete verkeerssituaties bekeken. Hierbij zijn de (positieve en negatieve) ervaringen met verschillende specifieke verkeersmaatregelen aan bod gekomen.

1.3 Leeswijzer

In dit rapport zijn de algehele resultaten van de evaluatie van het Ringdijkbeleid opgenomen. Hierbij zijn de gegevens en ervaringen van de drie bouwstenen samengevoegd, zodat deze informatiebronnen elkaar aanvullen. In het rapport zijn drie hoofdonderdelen te onderscheiden:

- » hoofdstuk 2 gaat in op de doelstellingen uit het Ringdijkbeleid. Wat waren deze doelen? Zijn de doelstellingen gehaald of niet? En waarom zijn deze dan al of niet gehaald?
- » Hoofdstuk 3 behandelt de concrete aandachtspunten per wegvak. Per wegvak zijn hier de belangrijkste punten weergegeven uit de drie onderzoeksdelen;
- » in het volgende deel (hoofdstuk 4) wordt ingegaan op de specifieke verkeersmaatregelen, waarbij de voor- en nadelen aan bod komen. Het halen van de doelstellingen valt of staat met de effectiviteit en mogelijke bijwerkingen van de concrete verkeersmaatregelen;
- » in hoofdstuk 5 worden de onderzoeksresultaten vertaald naar aandachtspunten en aanbevelingen voor de verkeersaanpak in de komende jaren.

In de bijlage zijn factsheets per wegvak opgenomen. In deze factsheets zijn de belangrijkste onderzoeksresultaten per wegvak weergegeven.

2 EFFECTIVITEIT RINGDIJKBELEID

Dit hoofdstuk gaat in op de geformuleerde doelstellingen van het Ringdijkbeleid. In paragraaf 2.1 zijn deze weergegeven. Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt hierbij aangegeven in hoeverre de gestelde doelen werkelijk gehaald zijn. Dit komt in de daarop volgende paragrafen aan de orde.

2.1 Doelstellingen Ringdijkbeleid

In de afgelopen jaren zijn verschillende beleidsdocumenten opgesteld die van invloed zijn op de Ringdijk. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste documenten over de verkeerssituatie op de dijk.

Perspectief voor de Ringdijk (1996)

In 1996 heeft de gemeenteraad de Nota 'Perspectief voor de Ringdijk' vastgesteld. Hierin is aangegeven dat het groeiende autoverkeer en de gewenste verbeteringen van de verkeersveiligheid ertoe noodzaken duidelijker de positie van de verschillende verkeersdeelnemers en het gewenste gedrag af te dwingen. In deze nota zijn hiervoor de volgende drie doelstellingen geformuleerd:

- » verbeteren verkeersveiligheid;
- » terugdringen van verkeersoverlast (weten van niet noodzakelijk verkeer en verminderen van de snelheid);
- » aantrekkelijk maken als recreatieve route voor fietsverkeer.

Visie Ringdijk Haarlemmermeer (1999)

In 1999 is een evaluatie van de genomen verkeersmaatregelen afgerond. Ook is in dat jaar de Visie Ringdijk Haarlemmermeer opgesteld. Deze richt zich vooral op het versterken van de herkenbaarheid en identiteit van de Ringdijk in het veranderde landschap van de Randstad. Belangrijk uitgangspunt hierin is het waarneembaar maken van het dijkprofiel: de vaart, de bermen, de weg en het dijktaalud.

Actualisatie Ringdijkbeleid (1999)

In 1999 heeft de gemeenteraad ook de Actualisatie Ringdijkbeleid vastgesteld. In dit beleid staan nog steeds de oorspronkelijke doelstellingen uit 1996 centraal. Wel zijn de principes van Duurzaam Veilig in het beleid verwerkt. Hierbij zijn de volgende concrete inrichtingselementen benoemd:

- » de aanleg van rode fietsstroken op de Ringdijk, met uitzondering van die gedeelten waar de aanleg van een 30km-zone binnen de randvoorwaarden mogelijk is;
- » de aanleg van een asfaltdrempel op de komgrens, mits passend binnen de randvoorwaarden die het waterschap hieraan stelt;
- » alleen aanleg van 30km-gebieden op de dijk indien de neveneffecten voor andere wegen acceptabel zijn en er geen openbaar vervoerslijnen lopen;
- » het inzetten van flietskasten indien het niet mogelijk is om fysieke snelheidsremmers aan te brengen (in verband met mogelijke schade aan de waterkerende functie van de ringdijk).

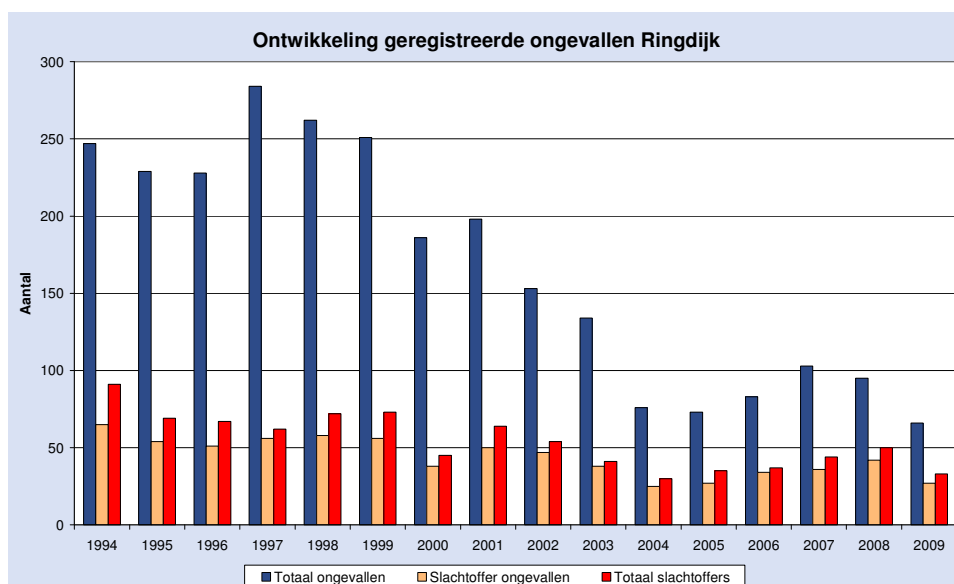
Categoriseringsplan (2004)

De gemeenteraad heeft in 2004 het nieuwe wegcategoryeringsplan vastgesteld. In dit plan zijn alle wegen in de gemeente Haarlemmermeer volgens Duurzaam Veilig ingedeeld in wegcategoryeën. Voor de Ringdijk betekent dit dat zo goed als de hele dijk is aangewezen als erftoegangsweg. Dit betekent dat de wegen binnen de bebouwde kom als een 30km-zone worden ingericht en buiten de bebouwde kom als een 60km-zone.

2.2 Doelstelling verkeersveiligheid

Ongevallengegevens

Om een beeld te vormen van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid is gekeken naar de geregistreerde ongevallen op de Ringdijk. De resultaten hiervan zijn in figuur 2 weergegeven.



figuur 2: Geregistreerde ongevallen op de Ringdijk 1994 t/m 2009

Uit de analyse van de ongevallengegevens komen een aantal belangrijke aandachtspunten naar voren. Deze zijn hieronder weergegeven:

- » over de hele periode is sprake van een dalende trend. Dit geldt voor alle ongevallen, de ongevallen met slachtoffers en het aantal slachtoffers;
- » aandachtspunt is dat er na 2004 weer sprake is van een stijgende trend. Ook dit geldt voor alle vormen van ernst. Al is er in 2009 wel weer sprake van een daling;
- » wat betreft de vervoerswijze is vooral de veiligheid van bestuurders van motorvoertuigen toegenomen. Ook bij slachtoffers onder fietsers is sprake van een (lichte) daling. Fietsers en bromfietsers vormen nu het grootste aandeel onder de slachtoffers;
- » de situatie 'geen voorrang of doorgang verlenen' is als belangrijkste hoofdtoedracht van de ongevallen aan te geven. Het aantal en aandeel hiervan is wel sterk gedaald. De toedrachten 'plaats op de weg' en 'inhalen' zijn in aantallen gedaald, maar vormen nu een groter aandeel.

Opvallend bij de ongevalgegevens uit 2009 is dat op het hele oostelijke deel van de Ringdijk (tussen de A44 en A9) sprake is van een daling in aantal ongevallen. Op het noordelijke en westelijke deel van de Ringdijk is een meer wisselend beeld te zien.

Bij deze onderzoeksresultaten moet verder opgemerkt worden dat niet alle ongevallen worden geregistreerd. In de ongevalgegevens is alleen informatie beschikbaar over de ongevallen die door de politie zijn geregistreerd. Vooral bij ongevallen met alleen materiële schade of licht letsel is er sprake van een onderregistratie. In de afgelopen jaren is de registratie van vooral deze lichtere ongevallen afgenomen.

Beleving van bewoners

Uit de enquête onder bewoners en bedrijven komt een duidelijke mening naar voren: mensen ervaren de Ringdijk als een onveilige weg. Ruim 70% ervaart de situatie als onveilig of zeer onveilig. Slechts 1% (8 respondenten) vindt de Ringdijk zeer veilig. Opvallend is dat er geen grote verschillen zijn tussen de verschillende dijkvakken.

Hoe ervaart u over het algemeen de verkeersveiligheid op de Ringdijk?	Aandeel
Zeer Veilig	1%
Veilig	27%
Onveilig	50%
Zeer onveilig	22%

tabel 1: Ervaren verkeersonveiligheid in het algemeen

De meest aangegeven redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheid van het autoverkeer en de aangebrachte wegversmallingen. Uit de reacties blijkt meestal dat de auto's en vrachtauto's als veroorzaker worden aangewezen. Wat betreft de vervoerswijzen die het meeste gevaar lopen, wordt het langzaam verkeer als risicovolle partij aangewezen. Dit geldt vooral voor fietsers.

Ervaring met verkeersmaatregelen

Uit de bijeenkomsten en rondgang met de dorpsraden blijkt dat de meeste verkeersmaatregelen niet positief worden ervaren (in hoofdstukken 3 en 4 wordt hier uitgebreid op ingegaan). De ervaring is dat de maatregelen hebben geleid tot onrustig verkeersgedrag, waarbij eigenlijk meer stress en een onveilig gevoel ontstaat dan op de gedeeltes waar deze maatregelen niet zijn.

Bijvoorbeeld zijn de 30km-zones ongeloofwaardig, omdat het bijna niet reëel is om je hier aan de snelheid te houden. Dit komt door de weidse omgeving, de inrichting van de weg en, voor 30km-zones, relatief weinig snelheidsremmende maatregelen. Aansluitend hierop is opgemerkt dat er veel verschillende typen snelheidsremmers zijn toegepast (drempels, plateaus, chicanes, tweezijdige versmallingen, flitspalen, etc.). Ook de maatregelen zelf hebben verschillende uitvoeringsvormen.

De meeste snelheidsremmers op de Ringdijk zijn uitgevoerd in de vorm van chicanes. Vooral deze leiden tot veel (gevoelsmatige) onveiligheid. De snelheidsremmende werking is slechts beperkt, de chicanes niet altijd te overzien door specifieke verkeerssituatie (zoals bochten of viaducten) en gereden snelheden, ze leiden tot 'voordringen' en autoverkeer moet meestal over de fietsstrook, waarbij fietsers in de knel komen.



figuur 3: Snelheidsremmers op de Nieuwemeerdijk en Hillegommerdijk en flitspaal op de Hillegommerdijk

Een veelgenoemde opmerking is dat de (ervaren) verkeersveiligheid beter wordt als de snelheidsremmende maatregelen (vooral chicanes) worden verwijderd, 50km/h wordt ingesteld en flitspalen worden geplaatst. De flitspalen werken niet goed bij lage snelheden (zoals 30km-zones). Met dit voorstel ontstaat een rustiger wegbeeld, weet iedereen waar hij aan toe is en weet je zeker dat iedereen zich aan de snelheid houdt. Verkeerskundig probleem hierbij is dat dit niet overeenkomt met de principes van Duurzaam Veilig. Vanuit dit principe is 50km/uur een te hoge snelheid in een omgeving met veel woningen en erfaansluitingen. Ook wordt een flitspaal niet als een duurzame maatregel gezien, omdat volgens Duurzaam Veilig de weginrichting zo moet zijn dat het wenselijke gedrag vanzelf ontstaat.

De rode fietssuggestiestroken worden over het algemeen wel positief beoordeeld. Deze geven fietsers een betere plek, waardoor autoverkeer eerder achter het fietsverkeer blijft wachten. Ook zorgt de visuele versmalling voor verbeterde verkeersveiligheid. Aangegeven wordt dat ze dan wel in het rood moet zijn uitgevoerd.

Conclusie doelstelling verkeersveiligheid

Geconstateerd kan worden dat de doelstelling voor verkeersveiligheid slechts gedeeltelijk is gehaald. De gegevens van door politie geregistreerde ongevallen ongevalgegevens laten tussen 1994 en 2009 een daling zien, maar op de meeste wegvakken is er na 2003/2004 weer sprake van een stijging. Verder blijkt dat het aantal slachtoffers onder inzittenden van auto's duidelijk is afgenomen. Bij fietsers en bromfietsers is deze daling minder duidelijk en vormen nu het grootste aandeel onder de slachtoffers.

Wat betreft inrichting is de (gevoelsmatige) verkeersveiligheid niet duidelijk verbeterd. De toepassing van rode fietssuggestiestroken hebben wel een positief effect. Verder leidt de inrichting tot veel (ervaren) onveiligheid bij weggebruikers. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de onherkenbaarheid van 30km-zones, 50km-weg en 60km-zones, de ongeloofwaardigheid van de 30km-zones (waardoor hoge snelheden) en de onveiligheid van de genomen maatregelen (met name de chicanes).

2.3 Doelstelling terugdringen verkeersoverlast

Bij de doelstelling voor het terugdringen van de verkeersoverlast gaat het vooral om niet noodzakelijk verkeer te weren en om de snelheid van het verkeer terug te dringen.

Niet noodzakelijk verkeer weren

Uitgangspunt hierbij is dat op de Ringdijk in principe alleen verkeer rijdt dat hier ook een bestemming heeft. Dit betekent dat het doorgaande verkeer zoveel mogelijk via de doorgaande wegen in de gemeente rijden. De categorisering van de Ringdijk als erftoegangsweg sluit hierbij aan.

In het onderzoek zijn helaas geen herkomsten en bestemmingen bekend. Daarom is in het onderzoek gekeken in hoeverre de intensiteiten aansluiten bij de functie als erftoegangsweg. De gemeente Haarlemmermeer geeft in het Categoriseringsplan 2004 een maximum van 4.000 mvt/etmaal op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom en van 6.000 mvt/etmaal op erftoegangswegen buiten de kom. De CROW geeft de indicatie dat op een erftoegangsweg maximaal 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal als acceptabel worden beschouwd (bron: CROW ASVV2004). In dit onderzoek is uitgegaan van het volgende voor zowel binnen als buiten de kom:

- » minder dan 4.000 mvt/etmaal is lager dan de maximaal acceptabele waarde;
- » tussen 4.000 en 6.000 mvt/etmaal liggen de intensiteiten rond de maximaal acceptabele waarde;
- » meer dan 6.000 mvt/etmaal is hoger dan de maximaal acceptabele waarde.

In totaal zijn van 39 telpunten verkeersgegevens bekend uit 2007 of 2008. Uit deze telgegevens blijkt dat de verkeersintensiteiten op de meeste punten passen bij de functie als erftoegangsweg (zie figuur 4). Op 21 van deze telpunten liggen de intensiteiten duidelijk lager dan de grenswaarde (minder dan 4.000 mvt/etm). Op veertien telpunten liggen de intensiteiten ongeveer rond deze waarde (tussen 4.000 en 6.000 mvt/etm). Op vier locaties is sprake van hogere intensiteiten:

- » Bennebroekerdijk in Zwaanshoek (7.250 mvt/etm). Dit deel maakt onderdeel uit van de doorgaande route van de Bennebroekerweg naar de Meerweg in Bennebroek en is een gebiedsontsluitingsweg;
- » Hillegommerdijk tussen Zwaanshoek en Beinsdorp (6.250 mvt/etm);
- » Hillegommerdijk in Beinsdorp (10.000 mvt/etm). Dit deel maakt onderdeel uit van de doorgaande route van de Vennepeweg naar de Meerlaan in Hillegom. Dit gedeelte is een gebiedsontsluitingsweg;

- » Aalsmeerderdijk tussen Rijssenhout en de Kruisweg N201 (7.250 mvt/etm). Dit komt voort uit het feit dat dit de route is naar de N201.

Ruwweg kan gesteld worden dat de verkeersintensiteiten in het zuidelijk deel van de Ringdijk ruimschoots passen binnen de acceptabele waarden. Op de noordelijke helft van de Ringdijk liggen de intensiteiten rond de maximaal acceptabele waarden. Het aandeel van het vrachtverkeer blijft bijna overal zeer beperkt (aanmerkelijk minder dan 5%). In de nabijheid van (grotere) bedrijven kan dit aandeel hoger zijn.

Uit de enquête blijkt echter dat veel mensen wel een hoge verkeersdruk ervaren. Ongeveer 60% van alle respondenten vindt de Ringdijk druk of zeer druk. Hier zijn wel verschillen tussen de dijkvakken te zien, die redelijk goed overeen komen met de werkelijke verkeersintensiteiten. Het noordelijk deel wordt over het algemeen als drukker ervaren dan het zuidelijk deel.

In de bijeenkomsten met de dorpsraden en de enquête komt naar voren dat men toch ervaart dat er veel doorgaand verkeer is. In de noordelijke helft wordt hierbij vooral verwezen naar de files op de autosnelwegen. Een mogelijke verklaring is ook de grote lengte van veel dijkvakken. Een bewoner ervaart het verkeer mogelijk als doorgaand verkeer, terwijl het wel een bestemming heeft, bijvoorbeeld aan het andere eind van het dijkvak.

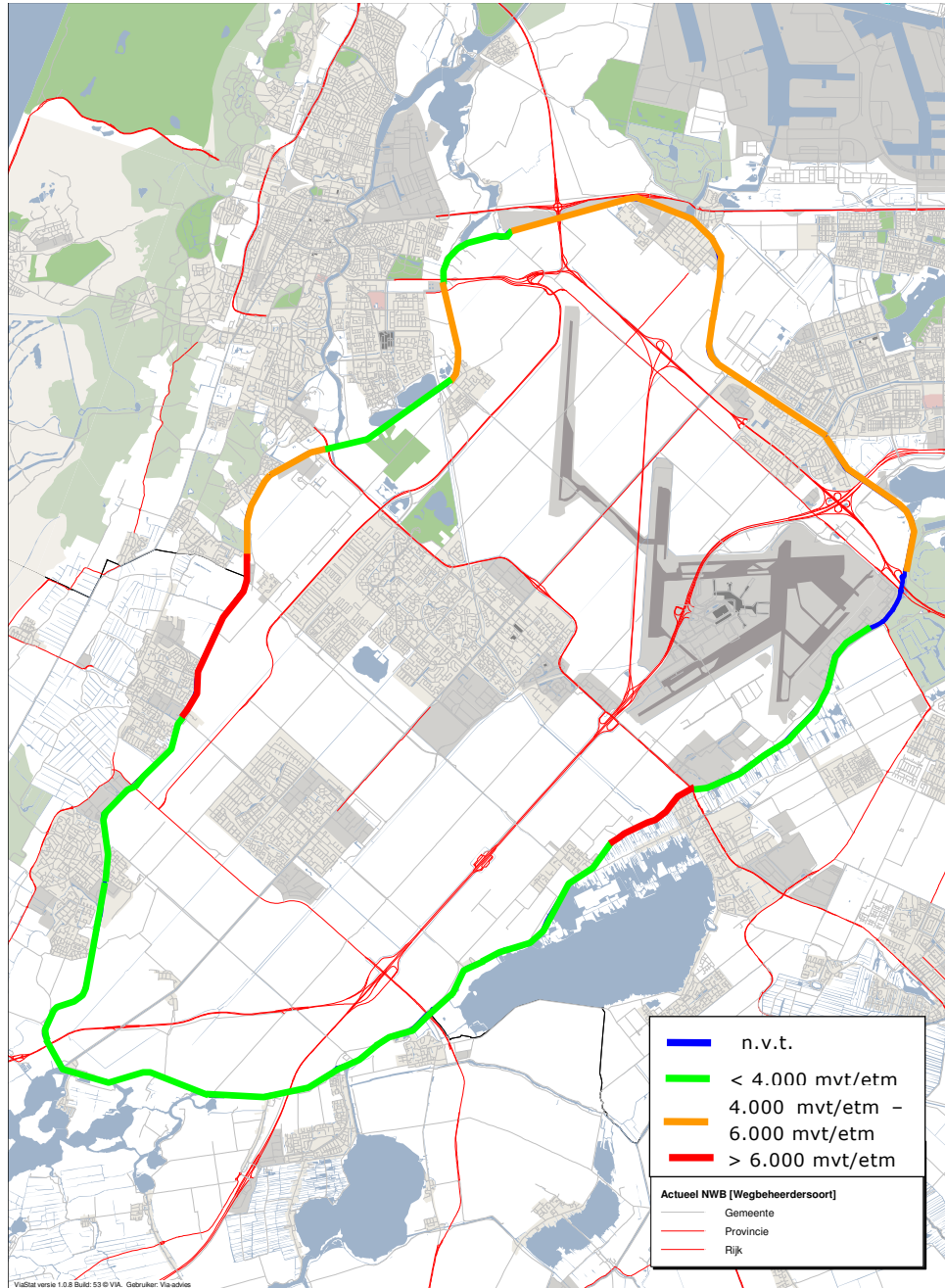
Snelheid

Een belangrijke vorm van overlast is wanneer bewoners ervaren dat er te hard wordt gereden. In de enquête komt dit duidelijk naar voren als de meest belangrijke oorzaak van de verkeersonveiligheid. Daarom is ook gekeken naar de resultaten uit snelheidsmetingen.

Op de meeste telpunten is ook de snelheid gemeten. Uit deze gegevens kan duidelijk worden geconcludeerd dat de werkelijke snelheid van het verkeer veelvuldig hoger is dan de maximum snelheid. Deze waarneming geldt vooral voor de 30km-zones en in mindere mate voor de 60km-zones. In de delen met een maximumsnelheid van 50km/h houdt men zich over het algemeen redelijk aan de maximum snelheid.

Conclusie overlast

Het verkeer op de Ringdijk zorgt bij veel bewoners voor overlast. Dit door vooral verkeersdruk en verkeersoverlast. Uit de gegevens blijkt dat de verkeersintensiteiten op het zuidelijke deel over het algemeen binnen de acceptabele waarde liggen. Op de noordelijke helft liggen de intensiteiten rond de grenswaarde. Uit de snelheidsgegevens blijkt dat de maximumsnelheid in 60km-zones en vooral in de 30km-zones veel wordt overschreden.



figuur 4: Indicatie van de verkeersintensiteiten op de Ringdijk

2.4 Doelstelling recreatieve fietsroute

De doelstelling tot het verbeteren van de recreatieve fietsroute over de Ringdijk is moeilijk in cijfers te meten. Voor het onderzoek zijn geen telgegevens van het fietsverkeer beschikbaar, die hier meer informatie over kunnen geven. Uit de enquête en de rondgang is wel enige informatie over positieve en negatieve ontwikkelingen naar voren gekomen.

Uit de gesprekken blijkt dat fietsverkeer regelmatig gebruik maakt van de Ringdijk op recreatieve wijze. Het gaat dan om zowel 'fietstochtjes' als om (grotere) groepen wielrenners. Verder blijkt dat fietsers dankzij de rode fietssuggestiestroken een duidelijke en sterkere positie op de weg hebben gekregen.

Een veelgenoemd aandachtspunt is toch de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. Uit de ongevalgegevens blijkt dat de fietsers samen met de bromfietzers het grootste deel van de verkeersslachtoffers voor hun rekening nemen. Ook in de praktijksituaties komt de positie van de fietser op veel plekken onder druk, bijvoorbeeld in de wegversmallingen en bij locaties met wachtrijvorming.

Conclusie

Er zijn onvoldoende gegevens om te kunnen concluderen of er sprake is van een verbetering als recreatieve fietsroute. Wel blijkt uit zowel de ongevalgegevens als de enquête dat aandacht voor de veiligheid van het fietsverkeer noodzakelijk blijft.

2.5 Inrichtingselementen Ringdijk

In de Actualisatie Ringdijkbeleid uit 1999 zijn vier inrichtingselementen benoemd om de inrichting van de weg aan te laten sluiten bij de principes van Duurzaam Veilig. Hieronder is aangegeven in hoeverre deze inrichtingselementen werkelijk zijn uitgevoerd.

Aanleg rode fietsstroken op de Ringdijk, uitgezonderd de 30km-zones

Het grootste deel van de Ringdijk is inmiddels voorzien van rode fietsstroken of fietssuggestiestroken. Er is een aantal delen waar deze nog niet liggen. Deze maken deel uit van een 30km-zone, hebben recent een nieuwe deklaag gehad of zijn opgenomen in de planning voor reconstructie. Opvallend is dat in een aantal 30km-zones (zoals de Nieuwemeerdijk) toch rode fietsstroken zijn toegepast.

Aanleg van asfaltdrempel bij de komgrens

Bij veel komgrenzen zijn afgelopen jaren asfaltdrempels gerealiseerd. Op een aantal locaties is dit niet gedaan in verband met de lokale situatie. Denk dan aan trillingsgevoelige gebouwen of de aansluiting met overige wegen. Door de respondenten en dorpsraden wordt de drempel bij de komgrens over het algemeen als een goede maatregel ervaren. Aandachtspunt is wel dat de afstand tussen de drempel en de eerste bebouwing vaak nogal groot is.

Alleen 30km-zones wanneer acceptabel voor omliggende straten

Op een aantal plekken op de Ringdijk is een 30km-zone ingevoerd, onder andere op de Nieuwemeerdijk, de Aalsmeerderdijk en Huigsloterdijk. Uit de informatie, enquête en rondgang met de dorpsraden zijn hierbij geen problemen in omliggende straten naar voren gekomen, als direct gevolg van de 30km-zone.

Inzet van flitskasten

Op veel plekken langs de Ringdijk zijn flitskasten geplaatst. Door veel mensen worden deze kasten als goede maatregelen ervaren. Er zijn hier twee aandachtspunten bij te noemen. Ten eerste werken de flitskasten niet in de 30km-zones. Veel weggebruikers weten dit en houden zich dan ook niet aan de maximumsnelheid. Hierdoor is de preventieve werking van de flitskasten beperkt. Ten tweede staan de flitskasten op een aantal locaties ter hoogte van snelheidsremmende maatregelen opgesteld. Hierdoor zijn twee verschillende maatregelen om de snelheid te beperken op dezelfde locatie toegepast. De meerwaarde van de flitskasten op deze plekken is hierdoor beperkt.

2.6 Conclusie doelstellingen Ringdijkbeleid

Op basis van de beschikbare informatie kan geconcludeerd worden dat de gemeente zich de afgelopen jaren heeft ingespannen om de verkeersveiligheid op de Ringdijk te verbeteren. De toepassing van de voorgenomen inrichtingselementen is dan ook grotendeels doorgevoerd.

Ondanks deze inspanningen zijn de doelstellingen van het Ringdijkbeleid slechts gedeeltelijk gehaald. Wat betreft de doelstellingen zijn de volgende conclusies te trekken:

- » verbeteren verkeersveiligheid. Het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers is in de loop van de jaren gedaald, maar kent in de laatste jaren een consequente stijgende lijn. Het aantal slachtoffers onder inzittenden van auto's is sterk afgenomen, maar fietsers en bromfietzers blijven achter. De meeste bewoners (ruim 70%) ervaren de Ringdijk als een onveilige weg. Dit komt vooral door de (te) hoge snelheden en onveilige snelheidsremmende maatregelen;
- » verminderen overlast. In de zuidelijke helft van de Ringdijk liggen de verkeersintensiteiten over het algemeen ruim onder de acceptabele waarde. Ook uit de enquête blijkt dat relatief weinig respondenten de verkeersdruk hier als hoog ervaren. De intensiteiten op de noordelijke helft van de Ringdijk liggen ongeveer rond de acceptabele waarde. Hier wordt door de meerderheid van de respondenten de verkeersdruk dan ook als overlast ervaren. Over de hele Ringdijk ervaart men overlast door de hoge snelheid van het verkeer;
- » verbeteren recreatieve fietsroute. Positieve ervaring is dat door de toepassing van rode fietsstroken de positie van de fietser is versterkt. Aandachtspunt is de verkeersveiligheid van fietsers. Dit komt tot uiting in de ongevalgegevens en de ervaren onveiligheid van fietsers, met name bij kruispunten en wegversmallingen.

3 PROBLEEMVORMING PER WEGVAK

Naast de analyse van de feitelijke gegevens en het belevingenonderzoek is samen met (vertegenwoordigers van) de dorpsraden een rondgang over de Ringdijk gemaakt. Tijdens deze rondgang is de huidige inrichting en de door bewoners ervaren problemen geïnventariseerd. In dit hoofdstuk wordt per wegvak aangegeven welke problemen zijn geconstateerd vanuit de drie onderzoeksdelen. In de factsheets in bijlage II zijn de belangrijkste onderzoeksresultaten per wegvak weergegeven. De wegvakken zijn tegen de klok in weergegeven, beginnende bij de Nieuwemeerdijk.

3.1 Nieuwemeerdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Nieuwemeerdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend, maar stijgt sinds 2004 weer;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt boven het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer net iets boven de grenswaarde van 4.000 mtv/etmaal;
- » de meeste mensen rijden harder dan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingenonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Nieuwemeerdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 92% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » De onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en bromfietsen;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 67% van de respondenten van de Nieuwemeerdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes erg onveilig en ook de ingestelde 30km-zone wordt niet veilig ervaren.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen

Groot aantal verkeersborden, waardoor belangrijke borden niet opvallen

Verkeersonveiligheid rond de loswal voor fietsers

Goede entree 30km-zone komende vanaf A9

Groep fietsers van Leeghwater, rijdt niet via Nieuwemeerdijk, maar met een omweg via de

Schipholweg, vanwege ervaren onveiligheid
Zicht op tegemoetkomend verkeer bij chicane thv Meerzicht en Remcar
Stickers en beschadigingen op de chicanes verslechteren de zichtbaarheid
Bij tegenliggers met verlichting verslechtering van de zichtbaarheid van de chicanes
Flitskasten lijken een functioneler middel
Fietspad thv Oude Haagseweg is met voorrang geregeld, terwijl binnen een 30km-zone alles gelijkwaardig moet zijn. Slecht zicht vanaf fietspad op Nieuwemeerdijk.
Het telpunt dichtbij de chicanes onder het viaduct geven geen goed beeld.
De chicanes onder het viaduct van de A4 zijn slecht zichtbaar.
In de fietspaden langs de chicanes kan niet gestrooid worden en ontstaat vuilophoping.
Door het verbod voor vrachtverkeer moeten sommige vrachtauto's het hele eind achteruit rijden, ook door de chicanes.
Onduidelijkheid waar wel of geen parkeerverbod geldt.
Krappe vormgeving bij Toevluchtstraat, waardoor vaak de stoep wordt gebruikt.
Onduidelijke voorrangssituatie met zijwegen.
Door file voor Sloterbrug ontstaat een wachtrij tot in de chicanes.
Voor kruising met Burg. Amersfoordtlaan ontstaat wachtrij die fietsstrook blokkeert, waardoor onvoldoende ruimte voor fietsers.
Geparkeerde voertuigen steken over boven de rijbaan.

3.2 Akerdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Akerdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend. In de jaren 2005 tot en met 2007 zijn er geen slachtoffers geregistreerd. In 2008 en 2009 zijn weer meer ongevallen gebeurd;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt duidelijk lager dan het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer ligt met 4.500 mvt/etmaal in de marge van de grenswaarde van 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal;
- » de meeste mensen rijden harder dan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Akerdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 83% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en vrachtauto's;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;

- » 73% van de respondenten van de Akerdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes erg onveilig. Ook worden de gelijkwaardige kruispunten genoemd.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen
Smalle rijbaan, waardoor gevaarlijke situaties, vooral met vrachtverkeer
Gelijkwaardige kruispunten onduidelijk.
Chicanes zorgen voor onvoldoende snelheidsremming.

3.3 Lijnderdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Lijnderdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend. In de jaren 2003 tot en met 2006 zijn er geen slachtoffers geregistreerd. In 2007 zijn meer ongevallen gebeurd, wat in 2008 en 2009 weer terugzakt;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt onder het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer ligt met 4.500 tot 5.500 mvt/etmaal in de marge van de grenswaarde van 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal;
- » op de Lijnderdijk binnen de kom (50km/h) rijden de meeste mensen langzamer dan de maximumsnelheid. Op het gedeelte buiten de kom (60km-zone) ligt het net boven de maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Lijnderdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 78% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en vrachtauto's;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 80% van de respondenten van de Lijnderdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes erg onveilig.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen

Verschillende maximumsnelheden onduidelijk.

De huidige inrichting is redelijk goed bevallen. Vooral fietsstroken zijn goed.

Gedeelte buiten de kom is lang recht stuk, waardoor hoge snelheden.

3.4 Zwanenburgerdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Zwanenburgerdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend. Vanaf 2007 is er sprake van een dalende ontwikkeling;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt rond het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer ligt met 4.500 tot 5.500 mvt/etmaal in de marge van de grenswaarde van 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal;
- » op de Zwanenburgerdijk binnen de kom (50km/h) rijden de meeste mensen langzamer dan de maximumsnelheid. Op het gedeelte buiten de kom (60km-zone) ligt het net boven de maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Zwanenburgerdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 80% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » De onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en bromfietsen;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 84% van de respondenten van de Zwanenburgerdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn de wegversmallingen bij Zwaanshoek en de snelheidsremmers in 60km-zones vaker benoemd.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen

Door snelheidsremmer ontstaat stoppen, optrekken remmen ontstaat ook overlast. Liever gelijkmatig 50km/uur.

Chicane in bocht zorgt voor slecht zicht op tegemoetkomend verkeer.
Bebouwde kom bord aan westzijde, staat ver buiten de bebouwing. Vroeger lagen hier woonboten, maar nu niet meer.
Richting Vijfhuizen ontbreekt het inhaalverbod.
Chicane onder viaduct A9 is slecht zichtbaar.
Op nieuwe asfalt ontbreekt de rode kleur op de fietsstrook, wat minder veilig is.

3.5 Vijfhuizerdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Vijfhuizerdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend, maar stijgt sinds 2004 weer;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt onder het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer ligt ten noorden van Nieuwerbrug onder de grenswaarde van 4.000mvt/etmaal. Tussen Nieuwerbrug en Vijfhuizen ligt de hoeveelheid verkeer in de grenswaarde;
- » op het gedeelte met de 30km-zone rijden de meeste auto's sneller dan de maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Vijfhuizerdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 68% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en vrachtauto's;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 68% van de respondenten van de Vijfhuizerdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes en wegversmallingen.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen
Bij Vijfhuizen ontbreekt een Kombord.
Vanaf sloperij geen 60km-zone.
Ter hoogte van de woonboten is de rijbaan erg smal, terwijl men wel met hoge snelheid rijdt. Het verkeer rijdt hier dicht langs de tuintjes.

3.6 Cruquiusdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Cruquiusdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers laat een wisselend beeld zien. In 2008 en 2009 is het vrij constant;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt onder het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer ligt over het algemeen op acceptabele waarde, onder de 4.000 mtv/etmaal;
- » in de 30km-zone en 60km-zone rijden de meeste mensen te hard. Op het deel met 50km/uur houden de meeste mensen zich aan de snelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Cruquiusdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 56% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn vooral de verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 45% van de respondenten van de Cruquiusdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen worden vooral de fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom onveilig ervaren;
- » Bijna tweederde van de respondenten van de Cruquiusdijk vindt dat er onvoldoende parkeervakken zijn.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen

Betonnen chicanes zijn niet prettig.

Drempel ter hoogte van de tunnel van de Zuidtangent werkt wel goed.

Betonnen chicanes thv de woonboten zijn onveilig. Er is erg weinig ruimte voor autoverkeer, de doorgangen zijn te smal voor fietsers en de erfafscheiding staat dicht op de weg.

3.7 Bennebroekerdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Bennebroekerdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers is door de jaren heen redelijk constant gebleven. Tussen 2007 en 2009 is met name het aantal slachtofferongevallen licht gestegen;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt ongeveer rond het gemiddelde van de Ringdijk;

- » op het grootste deel van de Bennenbroekerdijk ligt de hoeveelheid verkeer ongeveer op de acceptabele grenswaarde van 4.000 mtv/etmaal. In Zwaanshoek (tussen Meerweg en Bennebroekerweg) liggen de intensiteiten duidelijk hoger, omdat dit deel uitmaakt van de doorgaande route
- » de meeste mensen houden zich goed aan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingenonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Bennebroekerdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 57% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » De onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en bromfietsen;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 81% van de respondenten van de Bennebroekerdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes erg onveilig en ook de ingestelde 30km-zone wordt niet veilig ervaren.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen

Bij geopende brug naar Bennebroek ontstaat een wachtrij op de dijk. Rechtdoorgaand verkeer gaat tegen de richting in inhalen, terwijl hier geen ruimte voor is. Dit levert gevaarlijke situaties op.

Versmallingen Zwaanshoek zijn gevaarlijk. Fietsers worden door autoverkeer afgesneden/geblokkeerd. De voorrangssituatie is omgekeerd aan wat men verwacht. Eerder is door de gemeente toegezegd om twee versmallingen te verwijderen.

3.8 Hillegommerdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Hillegommerdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend. Na 2002 is er een redelijk constant beeld;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt boven het gemiddelde van de Ringdijk;
- » tussen Zwaanshoek en Beinsdorp is de hoeveelheid verkeer met 6.250 mvt/etm aan de hoge kant voor dit type weg. In Beinsdorp ligt de hoeveelheid verkeer nog hoger, omdat dit gedeelte onderdeel is van de doorgaande route. De hoeveelheid verkeer ligt tussen Beinsdorp en Lisserbroek lager dan 4.000 mtv/etmaal;
- » de meeste mensen rijden harder dan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Hillegommerdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 58% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » De onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en bromfietsen;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 58% van de respondenten van de Hillegommerdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes en versmallingen erg onveilig. Ook de 60km-zones worden hierbij genoemd.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen
Voorrangssituatie op kruispunt met Bennebroekerweg aanpassen, zoals dat ook in Beinsdorp is gedaan.
Door lang recht stuk rijdt verkeer met een hoge snelheid.
Fietsstroken zijn goed.
In Zwaanshoek veel vrachtverkeer.
Hoge snelheid op kruising met Vennepeweg
In bochten zijn vangrails langs de vaart noodzakelijk. Elders zijn ze verwijderd, maar dat is gevaarlijk.
Bebouwde komgrens Lisserbroek is goed. Wel hoge snelheid binnen de kom, ondanks flitspaal.
Bij het kruispunt met brug naar Lisse ontstaan problemen. Het is een krappe brug met veel vrachtverkeer. Onduidelijke opstelplek voor langzaam verkeer. Blokkering van inritten en zijwegen door de wachtrij.

3.9 Lisserdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Lisserdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend en is min of meer constant sinds 2003. Opvallend is het lage aantal in 2008;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt rond het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer is duidelijk lager dan de grenswaarde van 4.000 mtv/etmaal voor dit type wegen;

- » de meeste mensen rijden harder dan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Lisserdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 85% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de onveiligheid wordt door alle vervoerswijzen veroorzaakt;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 40% van de respondenten van de Lisserdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes en wegversmallingen. Ook worden de gelijkwaardige kruispunten, de ingestelde 30km-zone en fietsstroken buiten de bebouwde kom door veel mensen niet veilig ervaren.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen

In Buitenkaag zorgt versmalling op kruispunt bij privépont van Van Lent voor vrachtverkeer. Vrachtverkeer kan niet goed manoeuvreren. Regelmatig wordt de berm meegenomen of borden beschadigd.

Ook de situatie rond de openbare pont is onoverzichtelijk en rommelig. Met name voor fietsers die uit noordelijke richting komen is de situatie niet duidelijk. Ook de bebording bij de pont komende vanaf Kaageiland verdient aandacht.

Door versmallingen dicht op elkaar en dicht bij kruispunten is er weinig ruimte en ontstaan lastige verkeerssituaties.

Chicanes werken wel, maar wat is nut? Een rustiger straatbeeld zou misschien beter zijn, met het risico dat men dat harder gaat rijden.

De chicanes in Buitenkaag zijn te smal om met auto en fiets tegelijk te kunnen rijden. De voorrangssituatie is hierbij onduidelijk.

3.10 Huigsloterdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Huigsloterdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend, stijgt sinds 2004 weer en vertoont een sterke daling in 2009;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt rond het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer ligt duidelijk lager dan het aanbevolen maximum voor dit type wegen;
- » de meeste mensen rijden harder dan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingenonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Huigsloterdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 76% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » De onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door autoverkeer en bromfietsen;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 45% van de respondenten van de Huigsloterdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes en versmallingen erg onveilig en ook de 30km-zones worden door veel mensen niet veilig ervaren.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen
Chicane ter hoogte van terras De Hanepoel, waardoor autoverkeer richting terras rijdt.
Drempels bebouwde kom liggen ver van bebouwing, waardoor weer snelheid maken.
Voorrang op kruising met Kaagweg onduidelijk.
Bij de versmallingen in Vredeburg staan heel veel paaltjes en borden. Fietsers rijden hier rechtdoor of worden afgesneden door auto's.
Hoge snelheid autoverkeer buiten de kom.
Woningen nabij Weteringweg parkeren op straat. Parkeergelegenheid is in overleg met bewoners gerealiseerd.
In Weteringbrug is de weg erg smal. Bij het café ontstaat een parkeertekort bij feesten.
Bij de toegang tot de A4 ten zuiden van Oude Wetering staan veel borden, waarvan diverse overbodig en te laag. Een verbod voor fietsers staat op de verkeerde plaats.

3.11 Leimuiderdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Leimuiderdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont een dalende trend, vertoont een stijging sinds 2005 en 2008 en daalt weer in 2009;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt boven het gemiddelde van de Ringdijk;
- » op de Leimuiderdijk liggen de intensiteiten ruim onder de acceptabele grenswaarde;
- » de meeste mensen rijden harder dan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Leimuiderdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 52% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door de verschillende vervoerswijzen;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 34% van de respondenten van de Leimuiderdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen
Bij de versmallingen in Weteringbrug staan heel veel paaltjes en borden. Fietsers rijden hier rechtdoor of worden afgesneden door auto's.
Kombord bij Burgerveen staat pas na restaurant en kruising met fietspad. Huidige kombord belemmert zich op verkeer.
Zicht vanaf Leimuiderdijk op Weteringweg is slecht.
Tussen Leimuiderbrug en Burgerveen is het onduidelijk welke snelheid geldt.
Bord 30km-zone korte afstand vóór de drempel plaatsen ipv ter hoogte van.
Kruispunt met Oude Venneperweg is onoverzichtelijk. Bebording 30km-zone klopt niet.

3.12 Aalsmeerderdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Aalsmeerderdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers toont tot en met 2003 een dalende trend. Na 2003 is er sprake van een duidelijke stijgende lijn met een daling in 2009;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt boven het gemiddelde van de Ringdijk;
- » de hoeveelheid verkeer ligt grotendeels onder de grenswaarde van 4.000 mtv/etmaal. Alleen nabij Aalsmeerderbrug liggen de intensiteiten hoger dan de acceptabele grenswaarde;
- » de meeste mensen rijden harder dan de toegestane maximumsnelheid.

Belevingsonderzoek

In de enquête is gevraagd naar de mening van bewoners over de verkeerssituatie op de Ringdijk. Voor de bewoners van de Aalsmeerderdijk komen hierbij de volgende punten naar voren:

- » 62% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door auto's, vrachtauto's en bromfietsen;
- » de redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en geen voorrang verlenen;
- » 58% van de respondenten van de Aalsmeerderdijk vindt het druk tot zeer druk en ervaart hier overlast van;
- » van de genomen maatregelen zijn vooral de chicanes en wegversmallingen worden niet veilig ervaren.

Rondgang

In onderstaande tabel zijn de knelpunten en opmerkingen weergegeven, die tijdens de rondgang naar voren zijn gekomen. Tevens zijn de ideeën voor oplossingen opgenomen, die tijdens deze rondgang zijn benoemd.

Bevindingen
In Rijssenhout is gedeelte Bennebroekerweg-Verremeer erg krap vormgegeven. Door 'scherpe' asverspringingen is er weinig ruimte. Fietsers komen in de knel en er wordt geparkeerd op gedeelten waar dat niet is bedoeld. Er rijden veel kinderen ivm de school.
Voorrang op de kruising met de Schouwstraat is onduidelijk door afwijkende verharding. Maken van een inritconstructie.
Chicanes zijn niet altijd zichtbaar.
Op het deel tussen Aalsmeerderbrug en de afsluiting wordt met hoge snelheid gereden. Dit is een lang deel zonder snelheidsremmers.
Op sommige plekken is chicane deels vervangen door markering, waardoor snelheidsremmende werking beperkt.
Ter hoogte van transportbedrijf wordt de berm kapot gereden.
Ten noorden van de N201 wordt met hoge snelheid gereden (met name tussen de keerlus en de tunnelbak). Hier zijn onvoldoende snelheidsremmers.
Op sommige plaatsen ligt één druppel, waarvan het effect zeer gering is. Op de dijk (t.h.v. de benzinepomp Fokkerweg) zijn twee witte vlakken i.p.v. de druppels.
Bij het 'sluissysteem' komen auto's en fietsers elkaar tegen, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

3.13 Schipholdijk

Feitelijke gegevens

Uit de analyse van de beschikbare verkeersgegevens komen voor de Nieuwemeerdijk de volgende conclusies naar voren:

- » het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers laat een wisselend beeld zien. In 2009 zijn er relatief weinig ongevallen gebeurd;
- » het ongevallenniveau per kilometer ligt boven het gemiddelde;
- » de hoeveelheid verkeer lager dan de maximaal acceptabele waarde.

Belevingenonderzoek en rondgang

Er zijn te weinig reacties van de Schipholdijk gekomen om resultaten te tonen. Ook tijdens de rondgang zijn geen opmerkingen gemaakt.

3.14 Conclusies

Per wegvak is informatie verzameld over de verkeersgegevens, de enquêteresultaten en de tijdens rondgang met vertegenwoordigers van de dorpsraden. Hieruit zijn de volgende conclusies naar voren gekomen:

Feitelijke gegevens

- » het aantal ongevallen en slachtoffers vertoond over het algemeen een dalende trend. Sinds 2003 is er echter weer sprake van een stijging. Deze ontwikkeling is ook op veel wegvakken terug te zien;
- » de hoeveelheid verkeer ligt grotendeels onder of rond de grenswaarde van 4.000 mtv/etmaal. Op een beperkt aantal locaties ligt deze hoger;
- » op de meeste delen van de Ringdijk wordt door een aanzienlijk deel van het verkeer harder gereden dan de maximumsnelheid.

Belevingenonderzoek

- » een groot deel van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig;
- » de onveiligheid wordt voornamelijk veroorzaakt door auto's, vrachtauto's en bromfietsen. Het wordt hierdoor vooral voor het langzaam verkeer onveilig;
- » veel respondenten ervaren verkeersdrukke op de Ringdijk en ondervinden hier ook overlast van;
- » van de genomen maatregelen worden vooral de chicanes en wegversmallingen niet veilig ervaren. Positieve maatregelen zijn flitspalen, controles en rode fietssuggestiestroken.

Rondgang

Met vertegenwoordigers van de dorpsraden is een rondgang over de Ringdijk gemaakt. Per wegvak is geïnventariseerd met welke punten en locaties problemen worden ervaren.

4 INRICHTING EN VERKEERSMAATREGELEN RINGDIJK

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ervaringen op de Ringdijk met de verschillende mogelijke verkeersmaatregelen. Hiermee is in beeld gebracht hoe verschillende typen verkeersmaatregelen (kunnen) functioneren op de dijk en welke voor- en nadelen hierbij naar voren komen. In dit hoofdstuk worden per maatregel de geconstateerde voor- en nadelen weergegeven.

4.1 Instellen 30km-zone

Met een 30km-zone wordt de verblijfsfunctie van een weg benadrukt. In een situatie met veel erfaansluitingen en langzaam verkeer (op de rijbaan) is het wenselijk om de snelheid van het verkeer te beperken. Dit is goed voor de verkeersveiligheid.

In de praktijk blijkt dat het moeilijk is om een 30km-zone op een juiste wijze in te richten. Dit is ook duidelijk terug te zien op de Ringdijk. Door de combinatie van breed wegbeeld (slechts bebouwing aan één zijde), asfaltverharding en beperkte snelheidsremmers is het voor weggebruikers niet herkenbaar, logisch en begrijpelijk. Op de Ringdijk wordt dit bemoeilijkt doordat drempels en plateaus bij voorkeur niet worden toegepast. De huidige inrichting en maatregelen zijn onvoldoende om de 30km-zone geloofwaardig te maken.

Binnen de 30km-zones worden in principe gelijkwaardige kruispunten toegepast. Dit komt echter vaak niet overeen met de natuurlijke voorrang van het verkeer op de dijk. Daarom worden de gelijkwaardige kruispunten veel als onveilig ervaren. Niet iedereen geeft voorrang als dat moet en het zicht op het overige verkeer is vaak slecht.

Voordelen	Nadelen
Lage snelheid zorgt voor verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.	Verkeers- of snelheidsremmende maatregelen kunnen leiden tot verminderde doorstroming.
Goede inrichting van de 30km-zone zorgt voor meer gebruik van de routes van hoger niveau.	Ingrijpende maatregelen noodzakelijk om te komen tot een geloofwaardige 30km-zone.
Minder overlast, doordat er minder verkeer rijdt.	Door de lange wegvakken en de weidse omgeving van de Ringdijk is het moeilijk om een passend wegbeeld te ontwikkelen.
	De genomen snelheidsremmende maatregelen op de Ringdijk zijn onvoldoende effectief en leiden tot onveilig gevoel.
	Toepassing van gelijkwaardige kruispunten is op de dijk niet altijd logisch en herkenbaar.



4.2 Instellen 60km-zone

60km-zones zijn de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Gezien de beperkte ruimte op de dijk en het doel om zoveel mogelijk alleen bestemmingsverkeer te laten rijden past de 60km-zone goed bij de situatie op de dijk. Aandachtspunt is wel dat het moeilijk is om de snelheid van het verkeer te beheersen, vooral zonder toepassing van drempels of plateaus.

Ook binnen de 60km-zones worden veelal gelijkwaardige kruispunten toegepast. Net als in 30km-zones komt dit echter vaak niet overeen met de natuurlijke voorrang van het verkeer op de dijk. Daarom worden de gelijkwaardige kruispunten veel als onveilig ervaren.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsbeperking is goed voor de verkeersveiligheid.	Snelheidsbeheersing.
Met de rode streken wordt de positie van de fietser versterkt.	(Ervaren) verkeersonveiligheid langzaam verkeer bij hoge verkeersintensiteiten en hoge snelheden.



4.3 Rode fietsstroken buiten de bebouwde kom

Aansluitend op de 60km-zones zijn op de Ringdijk rode fietsstroken of rode fietssuggestiestroken toegepast. Dit sluit goed aan op de principes van de 60km-zone en past hier goed binnen Duurzaam Veilig. Door de fietsstroken ontstaat een smallere rijstrook voor het autoverkeer, wat een snelheidsremmende werking heeft.

Uit de inventarisatie blijkt dat de rode fietsstroken over het algemeen positief worden ervaren. Aandachtspunt is dat weggebruikers meestal het juridische verschil tussen fietssuggestiestroken en fietsstroken niet kennen:

- » fietsstrook. Strook afgescheiden door doorgetrokken of onderbroken markering met een fietssymbool. Hier mogen voertuigen ook niet geparkeerd worden;
- » fietssuggestiestrook. Strook afgescheiden door een onderbroken markering zonder fietssymbool. Hier mogen voertuigen wel parkeren.

Voordelen	Nadelen
Versterking positie van de fietser.	Juridisch onderscheid fietsstrook en fietssuggestiestrook is voor veel weggebruikers niet duidelijk.
Vermindering van snelheid autoverkeer.	

4.4 Rode fietsstroken binnen de bebouwde kom

Ook binnen de bebouwde kom worden in de praktijk rode fietsstroken toegepast op zowel 50km-wegen als in 30km-zones. Volgens de principes van Duurzaam Veilig worden bij voorkeur geen (rode) fietsstroken binnen de kom toegepast:

- » bij 50km-wegen horen in principe vrijliggende fietspaden;
- » binnen een 30km-zone horen in principe geen speciale fietsvoorzieningen, omdat er uitdrukkelijk sprake is van menging van verschillende vervoerswijzen.

Vaak worden wel rode fietsstroken toegepast, zoals op de Ringdijk. De redenen hiervoor zijn de beperkte beschikbare ruimte (vooral bij 50km-wegen) en het versterken van de positie van de fietser (zowel op 50km-wegen als in 30km-zones). Vanwege deze aspecten worden de fietsstroken op de Ringdijk over het algemeen ook positief beoordeeld, mits deze ruim genoeg zijn opgezet.

Voordelen	Nadelen
Versterking positie van de fietser.	Juridisch onderscheid fietsstrook en fietssuggestiestrook is voor veel mensen niet duidelijk.
Vermindering van snelheid autoverkeer.	Onduidelijk onderscheidt tussen 30km-zone en 50km-weg.
	Past in principe niet bij eigenschappen van 30km-zone volgens Duurzaam Veilig.

4.5 Chicanes

In verband met de draagkracht van de dijk vindt het waterschap het niet wenselijk om drempels of plateaus toe te passen. Ook staan er veel woningen langs de dijk die niet onderheid zijn. Om de snelheid toch te beperken is naar andere snelheidsremmende maatregelen gezocht. De toepassing van wegversmallingen, met name in de vorm van chicanes zijn daarom veel op de Ringdijk toegepast.

Door de chicanes wordt een grote rechtstand van een wegvak onderbroken. Bovendien moet het verkeer een slingerende beweging maken wat de snelheid verder vermindert. Bewoners van de Ringdijk ervaren de chicanes echter als erg onveilige maatregelen. De belangrijkste redenen hiervan zijn:

- » hogere snelheid vóór de chicane om eerder te zijn dan het verkeer vanaf de andere kant;
- » door de zijdelingse bewegingen van het autoverkeer komt het fietsverkeer in de knel, met name op de delen waar het autoverkeer op de fietsstrook moet rijden;
- » op de Ringdijk is de voorrang met borden aangegeven. Dit geldt juridisch gezien ook voor het fietsverkeer. De fietsstrook loopt echter door achter de druppel langs, waardoor het voor weggebruikers onduidelijk is wie nu voorrang moet krijgen;
- » de afstand tussen de druppels van een chicane is groot. Hierdoor is de snelheidsremmende werking beperkt en is bovendien de afstand en snelheid van de tegenligger moeilijk in te schatten;
- » op een aantal locaties ligt de chicane in een bocht waardoor onvoldoende zicht is op het tegemoetkomende verkeer;
- » 's nachts zijn niet alle chicanes goed zichtbaar. Dit komt mede doordat de koplampen van een tegenligger om een druppel heen schijnen, waardoor de chicane zelf niet goed zichtbaar is.

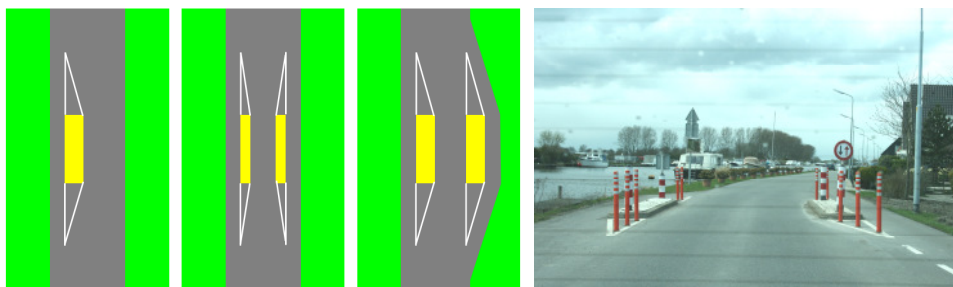
Verder blijkt uit de inventarisatie dat op de Ringdijk veel verschillende uitvoeringsvormen zijn gerealiseerd. Dit kan in de vorm van betonnen bloembakken, druppels, verspringend parkeren en markering. Ook de ondersteunende bebording wijken op de verschillende plekken van elkaar af. Hierdoor ontstaat onduidelijkheid voor de weggebruiker en onnodige borden.

Voordelen	Nadelen
Rechtstand wordt onderbroken.	Positie van de fietser komt in de knel.
Snelheidsremmende werking.	Snelheidsremmende werking beperkt.
	Voorrang nemen door tegenligger.
	Door lengte is afstand en snelheid tegenligger slecht in te schatten.
	Voorrangssituatie van de fietser onduidelijk.
	Zichtbaarheid chicanes.
	In de fietsstroken ontstaat ophoping van afval en is het moeilijk om zout te strooien.
	Bij filevorming wordt de doorgang in de chicane geblokkeerd.



4.6 Wegversmalling

Een wegversmalling bestaat uit een versmalling van de rijbaan op één punt. Dit kan éézijdig of tweezijdig zijn. De effecten van een wegversmalling zijn goed te vergelijken met een chicane.



Hierbij moet opgemerkt worden dat de snelheidsremmende werking vooral afhankelijk is van de hoeveelheid verkeer. Zonder tegenligger kan men met dezelfde snelheid doorrijden. Voordeel is dat de lengte beduidend korter is dan een chicane, waardoor weggebruikers beter kunnen anticiperen op het overige verkeer.

Voor de specifieke wegversmallingen in de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek geldt dat de voorrangsregel niet overeenkomt met de natuurlijke voorrang. De auto die 'vrij rechtdoor' kan rijden moet voorrang verlenen aan de tegenligger die van zijn rijlijn moet afwijken.

Voordelen	Nadelen
Rechtstand wordt onderbroken.	Snelheidsremmende werking beperkt.
Snelheidsremmende werking.	Afhankelijk van de uitvoering kan de positie van de fietser in de knel komen.
	Vorrang nemen door tegenligger.

4.7 Drempel

Het toepassen van een drempel is een oorspronkelijke maatregel om de snelheid van het verkeer in te perken. Afhankelijk van de uitvoering is de snelheidsremmende werking goed tot zeer goed. Ook fietsers kunnen gewoon over de drempel rijden, zodat geen bijzondere voorzieningen nodig zijn om de positie van het fietsverkeer te waarborgen.

Nadeel is dat een drempel zorgt dat het autoverkeer een verticale beweging maakt. Afhankelijk van de uitvoering kan dit oncomfortabel zijn voor inzittenden. Vanwege de trillingen door de drempel is het waterschap erg terughoudend met het toepassen hiervan. Dit in verband met mogelijke verzwakking van de dijk door de trillingen. Ook kunnen scheuren in huizen ontstaan bij woningen of gebouwen die niet (goed) geheid zijn. De hulpdiensten kunnen benadeeld worden door de drempels.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsremmende werking.	Trillingen.
Positie van de fietser.	Oncomfortabel.
	Hulpdiensten.



4.8 Plateau

Een plateau is een drempel over een grotere afstand, meestal ter hoogte van een kruispunt. Het hele kruispuntvlak is als het ware omhoog gebracht.

Over het algemeen is een plateau vergelijkbaar met een drempel. Doordat het plateau ter hoogte van een kruispunt is wordt bovendien de aanwezigheid van het kruispunt benadrukt en wordt de snelheid juist ter hoogte van dit mogelijke conflictpunt omlaag gebracht.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsremmende werking.	Trillingen.
Positie van de fietser.	Oncomfortabel.
Attentiewaarde voor kruispunt.	Hulpdiensten.

4.9 Versmalling op kruispunt

Een andere kruispunt toepassing is een versmalling op het kruispunt. Met deze versmalling wordt de rechtstand onderbroken en wordt het verkeer gedwongen om van de rechte lijn af te wijken. Met deze versmalling op het kruispunt krijgt het kruispunt extra attentiewaarde. Een versmalling zorgt dus voor vermindering van de snelheid en een betere opvallendheid van het kruispunt. Aandachtspunt is dat met de versmalling het kruispuntvlak kleiner wordt. Hierdoor is er minder manoeuvreerruimte aanwezig, vooral in combinatie met vrachtverkeer. Dit kan tot problemen leiden, vooral als er slecht zicht is of als er voor en na het kruispunt ook weinig ruimte is.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsremmende werking.	Minder manoeuvreerruimte.
Attentiewaarde voor kruispunt.	

4.10 Flitskast/handhaving

Met flitskast en mobiele handhaving worden weggebruikers gecontroleerd op hun snelheid. Daarnaast hebben flitspalen een preventieve werking, omdat mensen hun snelheid aanpassen op het moment dat ze een flitskast zien staan.

Het plaatsen van flitskasten op zich past niet binnen de principes van Duurzaam Veilig. Voor een inherent veilige weg moet de vormgeving van de weg zo zijn dat het gewenste gedrag als vanzelf wordt verkregen. Met eventuele handhaving kan daarnaast de notoire overtreeders worden aangepakt. Met het plaatsen van flitskasten wordt een inherent veilige vormgeving niet bereikt, mede omdat deze slechts plaatselijk effect hebben.

Op de Ringdijk zijn op verschillende plaatsen flitskasten geplaatst. Door veel mensen wordt deze vorm van handhaving positief gewaardeerd. Vooral omdat hiermee de snelheid van het verkeer met behoorlijke zekerheid wordt beheerst. Nadeel is dat de flitskasten niet in de 30km-zones werken.

Met mobiele handhaving kan er (onopvallend) gecontroleerd worden op verschillende locaties. Hiermee kan de handhaving ingezet worden op locaties waar dat nodig of wenselijk is. Nadeel is dat mobiele handhaving geen directe werking heeft, maar pas achteraf. Ook zal men na verloop van tijd weer harder gaan rijden, wanneer er lang geen controles plaats vinden. Aandachtspunt is dat de politie erg terughoudend is met snelheidscontroles in 30km-zones.

Voordelen	Nadelen
Goede snelheidsbeheersing t.h.v. flitskasten.	Plaatselijke werking van flitskast.
	Flitspaal functioneert niet in 30km-zones.
	Tijdelijke werking van handhaving.



4.11 Inhaalverbod

Op diverse plekken op de Ringdijk is een inhaalverbod ingesteld. Meestal is dit met een uitzondering op het landbouwverkeer. Uit de enquête blijkt dat de meeste mensen dit een goede maatregel vinden. Hiermee worden veel gevaarlijke inhaalmanoeuvres voorkomen. Ook zorgt een inhaalverbod ervoor dat het verkeer vaak met lagere snelheden rijdt, wanneer ze achter een voorlijgger moeten blijven.

Ondanks de inhaalverboden is het aantal ongevallen en slachtoffers bij inhalen niet (duidelijk) verminderd. Ook wordt door de mensen aangegeven dat het inhaalverbod wordt overtreden en dat handhaving hierop moeilijk is. Verder wordt ook het ongeduldige verkeersgedrag (zoals bumperkleven) door achterlijggers als onprettig ervaren.

Voordelen	Nadelen
Voorkomen van (gevaarlijke) inhaalmanoeuvres.	Inhaalverbod soms onduidelijk of onlogisch.
Lagere snelheden.	Inhaalverbod leidt tot ongeduldig verkeersgedrag of overtredingen.

4.12 Afsluiting

Een ingrijpende maatregel is het afsluiten van een weg of weggedeelte. Dit kan bijvoorbeeld alleen voor het gemotoriseerd verkeer, zodat langzaam verkeer wel door kan rijden. Een afsluiting is bijvoorbeeld in de Aalsmeerderdijk gerealiseerd. Ook diverse bewoners van de Ringdijk hebben deze oplossingsrichting aangedragen.

Een volledige afsluiting voor het gemotoriseerd verkeer is een ingrijpende maatregel op structuurniveau. Een afsluiting in de Ringdijk heeft tot gevolg dat er alleen nog bestemmingsverkeer op (dat deel van) de dijk komt. Dit zorgt voor minder verkeer en dus minder overlast voor omwonenden.

Wel zijn er een aantal aantekeningen. Door de afsluiting worden de wegen in de omgeving extra belast. Niet alleen doordat het doorgaande verkeer hier gaat rijden, maar ook omdat het bestemmingsverkeer via een andere route bij de dijk moet komen. Deze wegen moeten daarom wel geschikt zijn om dit extra verkeer te verwerken. Verder zal ook het bestemmingsverkeer moeten omrijden, wat leidt tot extra reistijd en verslechterde bereikbaarheid.

Voordelen	Nadelen
Verbetering verkeersveiligheid op wegvak met afsluiting.	Belasting van wegen in de omgeving, met nadelen voor verkeersveiligheid en overlast.
Geen doorgaand verkeer.	Omrijdafstanden.



4.13 Eenrichtingsverkeer

Door diverse bewoners van de Ringdijk is geopperd om maatregelen op structuurniveau te nemen. Het instellen van éénrichtingsverkeer is hier een voorbeeld van.

Met eenrichtingsverkeer mag men maar in één richting door de straat rijden. Dit betekent dat het verkeer in de andere richting via de omliggende wegen zal moeten rijden. Dit heeft tot effect dat verkeer zonder bestemming niet langer via de Ringdijk rijdt. Maar dit betekent ook dat omliggende wegen of straten extra verkeer krijgen, wat hier ook voor meer overlast en verkeersonveiligheid kan zorgen.

In de straat met eenrichtingsverkeer ontstaat een rustiger verkeersbeeld. Mogelijk gevolg is dat hierdoor en door de beschikbare ruimte de snelheid van het verkeer omhoog gaat. Ook is het eenrichtingsverkeer gevoelig voor overtreding door mensen die tegen de richting in gaan rijden. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer is daarom een herprofilering met een smallere rijbaan wenselijk.

Voordelen	Nadelen
Minder ruimte in de breedte nodig.	Belasting van wegen in de omgeving.
Vermindering doorgaand verkeer.	Hogere snelheden.
	Gevoelig voor overtredingen.

4.14 Inrijdverbod vrachtverkeer

Vrachtverkeer kan door de omvang, massa en geluid zorgen voor overlast bij omwonenden. Om deze overlast te verminderen kan een inrijdverbod voor vrachtverkeer worden ingesteld. Dit is bijvoorbeeld gedaan op de Nieuwemeerdijk.

Een inrijdverbod voor vrachtverkeer kan voor veel verbetering zorgen om het doorgaande vrachtverkeer te weren. Het lokale vrachtverkeer zal wel altijd op zijn bestemming moeten kunnen komen. Wanneer er sprake is van weinig doorgaand vrachtverkeer heeft deze maatregel weinig zin. Daarnaast wordt een het verbod alleen met borden geplaatst. Hierdoor is het erg gevoelig voor overtredingen, wanneer hier niet op gehandhaafd wordt.

Voordelen	Nadelen
Minder overlast door vrachtverkeer.	Belasting van wegen in de omgeving.
	Gevoelig voor overtredingen.

4.15 Conclusie

In vorige paragrafen zijn diverse verkeersmaatregelen beschreven die op de Ringdijk zijn toegepast. In de analyse en de communicatie met bewoners komt duidelijk naar voren dat elke verkeersmaatregel zijn eigen eigenschappen, positieve effecten en bijwerkingen heeft. Dit betekent dat bij het nemen van verkeersmaatregelen goed moet worden afgewogen welke maatregel het meest bij de specifieke situatie past. Maatwerk is van belang!

Wat betreft de inrichting is de herkenbaarheid en geloofwaardigheid voor de weggebruiker zeer belangrijk. In de huidige situatie op de Ringdijk zijn vooral de 30km-zones hierbij een probleem. Dit komt vooral omdat de inrichting van en verkeersmaatregelen op de Ringdijk onvoldoende hierbij aansluiten. In het bijzonder worden de chicanes erg onveilig ervaren.

De maatregelen die positief worden ervaren zijn vooral de ingrijpende maatregelen als afsluiting of eenrichtingsverkeer. De gevolgen voor de omgeving moeten echter uitdrukkelijk worden meegewogen. Op inrichtingsniveau scoren vooral drempels, rode fietssuggestiestroken, flitskasten en inhaalverboden goed.

5 RINGDIJK IN DE TOEKOMST

Afgelopen jaren is de gemeente actief bezig geweest met het Ringdijkbeleid. Hiermee is uitgebreide ervaring opgedaan met verschillende verkeersmaatregelen. In de evaluatie is in beeld gebracht in hoeverre het Ringdijkbeleid effectief is geweest en hoe de verkeersmaatregelen bevallen. Dit biedt voldoende informatie om een plan te maken voor verdere verbetering in de komende jaren. In dit hoofdstuk is hiervoor een eerste aanzet gemaakt.

5.1 Voortzetting Ringdijkbeleid

De afgelopen jaren heeft de gemeente veel maatregelen genomen om de doelstellingen van het Ringdijkbeleid te realiseren. Uit het onderzoek komt naar voren dat de intentie van het beleid goed is geweest: het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Ringdijk. Dit sluit goed aan op wat de bewoners graag willen.

Toch zijn gestelde doelen maar gedeeltelijk gehaald. Dit is vooral te wijten aan de praktische verkeerssituaties zoals de weggebruiker die ervaart. Blijkbaar is het gevoerde beleid op lokaal niveau niet (voldoende) effectief geweest en heeft geleid tot ongewenste bijwerkingen. Deze zijn vooral terug te zien in:

- » de ervaren verkeersonveiligheid van de genomen verkeersmaatregelen;
- » geen herkenbaar onderscheid in 30km-zone, 50km-wegen en 60km-zones;
- » problemen met de herkenbaarheid, geloofwaardigheid en snelheidsbeheersing in 30km-zones;
- » de verkeersonveiligheid voor fietsers.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat vooral de vertaling van het beleid naar concrete verkeersmaatregelen tegen problemen aan loopt. Er vanuit gaande dat de huidige beleidsdoelstellingen van het Ringdijkbeleid blijven bestaan verdient met name deze vertaling extra aandacht, waarbij de praktische uitvoerbaarheid, effectiviteit en eventuele bijwerkingen uitdrukkelijk worden meegenomen.

Uitgangspunten voor toekomstige aanpak

Op basis van voorgaande afweging en de resultaten uit de evaluatie zijn hieronder uitgangspunten geformuleerd voor de toekomstige aanpak. Deze punten zijn:

- » verbeteren van de herkenbaarheid van de verschillende wegcategorieën. Uitwerken van bepalende onderscheidende inrichtingskenmerken voor de Ringdijk onderscheiden naar 30km-zone, 50km-weg en 60km-zone;
- » maatwerk. Elk dijkvak heeft zijn eigen eigenschappen en heeft een unieke positie in de omgeving en het wegennet. Dit vraagt om een weloverwogen maatregelenpakket dat is afgestemd op het specifieke dijkvak;
- » bijzondere aandacht voor de positie en verkeersveiligheid van het langzaam verkeer.

In de volgende paragrafen zijn deze uitgangspunten vertaald naar een driedelige aanpak van de Ringdijk op korte, middellange en lange termijn.

5.2 Aanpak op korte termijn

De maatregelen op korte termijn betreffen maatregelen die op zeer korte termijn kunnen of moeten worden genomen. Denk dan aan een periode binnen een jaar. Het gaat vooral om verkeerssituaties die om snelle aanpak vragen (bijvoorbeeld vanuit verkeersveiligheidsoverweging) en die met relatief eenvoudige maatregelen zijn te nemen. Voorbeelden van maatregelen op korte termijn:

- » het verduidelijken, aanpassen of verwijderen van chicanes op gevaarlijke locaties, zoals onder viaducten of in bochten;
- » het verplaatsen van hekken bij de pont aan de Lisserdijk in Buitenkaag;
- » het ophangen van snelheidsinformatieborden;
- » het plaatsen van extra borden of verwijderen van overbodige borden.

In het onderstaande overzicht is per wegvak aangegeven welke maatregelen op korte termijn kunnen worden opgepakt. Bij de maatregelen op korte termijn is het van belang om er zeker van te zijn dat dit wel past binnen de op te stellen inrichtingsvisie of op eenvoudige wijze ongedaan te maken is. Wanneer hier geen duidelijkheid over is dan worden deze maatregelen niet genomen.

Wegvak	Maatregel korte termijn
Algemeen	Toepassen van dynamische snelheidsinformatie;
Diverse locaties	Verwijderen chicanes vanwege slecht zicht

5.3 Aanpak op middellange termijn

De aanpak van de Ringdijk op de middellange termijn (denk aan een periode tussen nu en twee jaar) bestaat uit het opstellen van een uitgewerkte inrichtingsvisie en het nemen van de eerste (eenvoudige) verkeersmaatregelen uit deze visie.

Inrichtingsvisie Ringdijk

Met het opstellen van een inrichtingsvisie wordt een wensbeeld ontwikkeld hoe de inrichting van elke wegcategorie op de Ringdijk er uit komt te zien. Deze inrichtingsvisie geeft een beeld hoe de meest wenselijke (wegen)structuur er uit komt te zien en geeft concrete operationele eisen hoe de inrichting van de Ringdijk moet aansluiten bij deze structuur.

De gemeente Haarlemmermeer is voornemens om een nieuwe Wegcategoriseringsplan voor de gemeente op te stellen. De resultaten uit de evaluatie van de Ringdijk moeten worden meegewogen bij het opstellen van het nieuwe Wegcategoriseringsplan. Dit plan vormt vervolgens een belangrijk uitgangspunt voor de inrichtingsvisie Ringdijk.

Vanwege de specifieke kenmerken en problematiek op de Ringdijk is het wel wenselijk om extra aandacht aan de inrichting van de Ringdijk te geven, bijvoorbeeld in een apart beleidsdocument 'Inrichtingsvisie Ringdijk'. In deze inrichtingsvisie moeten in ieder geval de volgende aspecten aan bod komen:

- » om de doelen van het Ringdijkbeleid moeten ingrijpende maatregelen op structuurniveau worden overwogen. Alleen op die manier kan onnodig verkeer op de Ringdijk voorkomen worden. Daarom is een ontsluitingsvisie van de Ringdijk nodig, waarin een maximale bereikbaarheid en minimale belasting van de Ringdijk centraal staan. Dit kan betekenen dat afsluitingen of eenrichtingsverkeer gewenst zijn, maar ook dat nieuwe of verbeterde wegen in de omgeving nodig zijn. Per wegvak is deze afweging wenselijk. Hiervoor is goed inzicht in de omvang van het lokale en doorgaande verkeer wenselijk, uit bijvoorbeeld een kentekenonderzoek;
- » bepaal per weggedeelte de maximumsnelheid (30km-zone, 50km-uur of 60km-zone). Hierbij moet de positie in het wegennet, de omgevingskenmerken en het wegbeeld uitdrukkelijk worden meegenomen. Van zeker zo groot belang is het bepalen van de exacte positie van de overgangen in maximumsnelheid (bijvoorbeeld de positie van het bord 'bebouwde kom' ten opzichte van de dichtheid van de bebouwing);
- » uitwerken van inrichtingskenmerken per type weg. Dit om herkenbaarheid en geloofwaardigheid te bewerkstelligen. Door elk type weg eigen kenmerken te geven kan de weggebruiker aan de inrichting herkennen op welke weg hij rijdt. Voor een 30km-zone is hierbij van extra belang dat wordt gekozen voor inrichtingskenmerken die een maximumsnelheid van 30km/h ook geloofwaardig maken. Dit kan ingrijpende reconstructies tot gevolg hebben. In de inrichtingsvisie kunnen ook eventuele stedenbouwkundige of landschappelijke afwegingen een rol spelen;
- » toepassing verkeersmaatregelen. Uitwerking van de eisen aan de verkeersmaatregelen en van de randvoorwaarden voor het wel of juist niet toepassen van verkeersmaatregelen. Hierbij hoort ook nauw overleg met het Waterschap over de typen maatregelen. Op deze manier is het wellicht mogelijk om (onder voorwaarden) meer snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels toe te passen;
- » uitwerken van een inrichtingsplan per wegvak. Hierin is kort aangegeven welke inrichtingsvisie voor dat wegvak geldt en geeft vooral een beeld welke maatregelen op dat wegvak nodig zijn.

Eerste ideeën voor verkeersmaatregelen

Ophangen van dynamische snelheidsinformatie.

Toepassen van 'streetprint' op asfalt om het karakter van de 30km-zone te benadrukken.

Invoeren van trajectcontrole.

Dynamische afsluiting.

Maatregelen middellange termijn

In de inrichtingsvisie is gewerkt naar een inrichtingsplan per wegvak. Hierin worden verschillende maatregelen benoemd, die zowel eenvoudig te nemen zijn als die ingrijpende aanpassingen vragen. Direct na het vaststellen van de inrichtingsvisie kunnen de relatief eenvoudige maatregelen reeds genomen worden. Voorbeelden hiervan zijn:

- » het aanbrengen of verwijderen van markering;
- » het aanbrengen of verwijderen van verkeersborden;
- » kleine verkeerstechnische aanpassingen.

5.4 Aanpak op lange termijn

In de inrichtingsvisie zijn verschillende maatregelen benoemd. De ingrijpende maatregelen worden op lange termijn uitgevoerd. Het gaat hierbij om een termijn van drie jaar of langer.

Bij de maatregelen op lange termijn gaat het om ingrepen die een voorbereidingstijd nodig hebben. Vaak is het wenselijk om hierbij een goede afstemming met andere beleidsterreinen of groot onderhoud. Denk hierbij aan herinrichtingen van straten, nieuwe wegen, afsluitingen, eenrichtingsverkeer, etc.

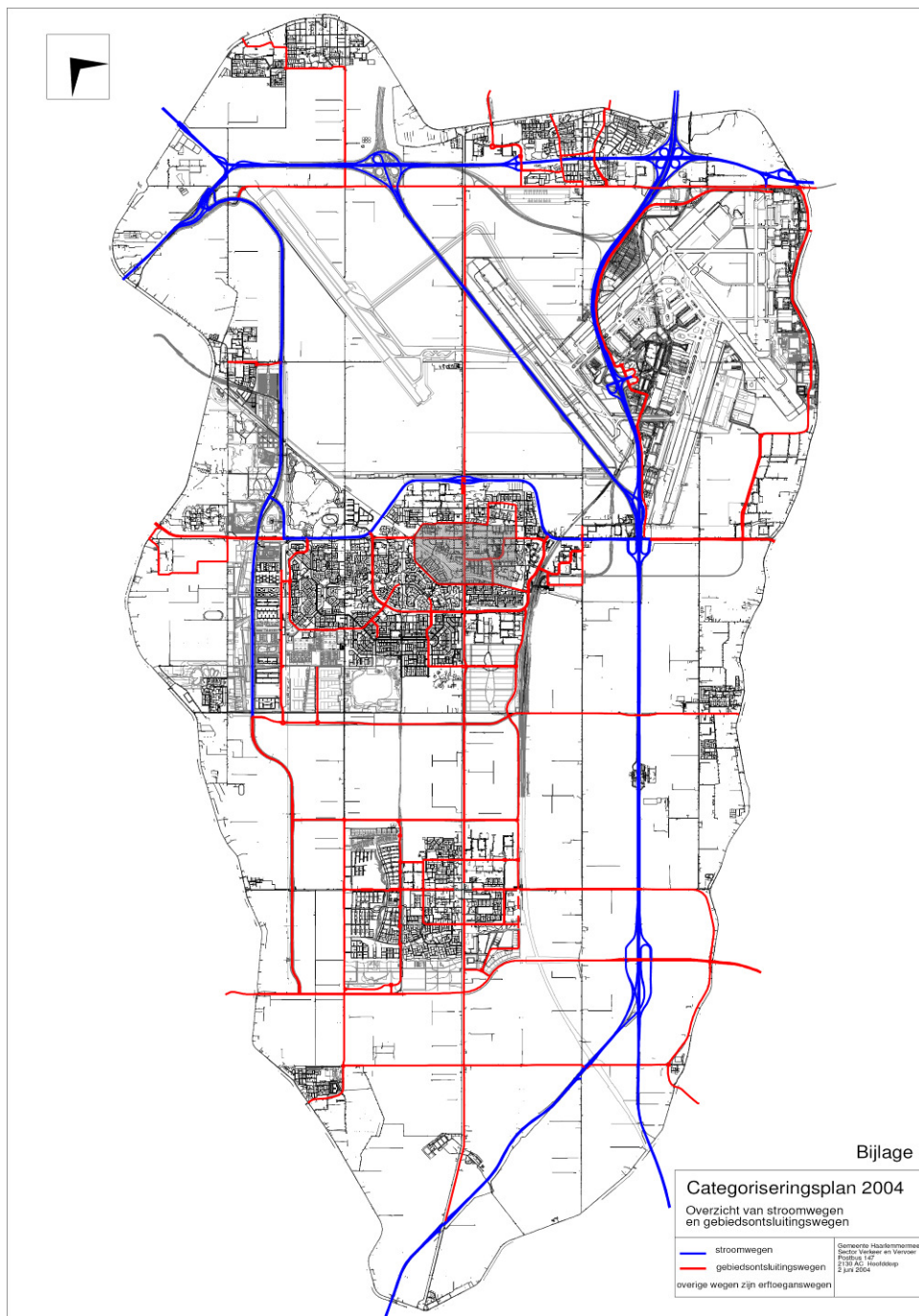
5.5 Aanbevelingen in het kort

- » Neem op korte termijn maatregelen die noodzakelijk zijn vanuit verkeersveiligheid of die zonder problemen snel genomen kunnen worden.
- » Verkrijg eventueel noodzakelijke extra informatie, bijvoorbeeld uit een kentekenonderzoek (herkomsten/bestemmingen) of Speed Profiles (snelheid).
- » Stel een Inrichtingsvisie Ringdijk op, gebaseerd op het (nieuwe) gemeentelijke wegcategoryplan. In de Inrichtingsvisie Ringdijk wordt per wegvak concreet beschreven welke inrichting bij dat wegedeelte past;
- » Op middellange termijn de uitvoering van de eenvoudige maatregelen uit de Inrichtingsvisie Ringdijk;
- » Op lange termijn uitvoering van de ingrijpende maatregelen, afgestemd op andere beleidsterreinen (zoals Ruimtelijke Ordening) en groot onderhoud.

LIJST VAN BIJLAGEN

- I. Categoriseringsplan 2004
- II. Factsheets per wegvak

I. CATEGORISERINGSPLAN 2004



II. FACTSHEETS PER WEGVAK

FACTSHEET: AALSMEERDERDIJK

Kernen: Oude Meer, Aalsmeerderbrug, Rijsenhout

Lengte wegvak: 6,7 km

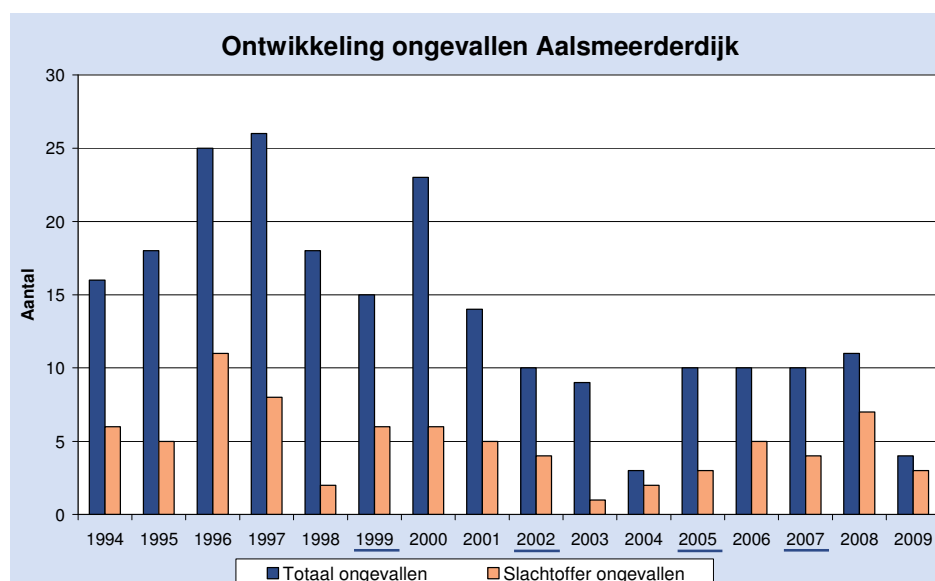


Op de Aalsmeerderdijk zijn door de jaren heen diverse maatregelen genomen. Door de lichte bebouwing is de maximumsnelheid voor de weggebruiker niet altijd logisch. Veel mensen ervaren de Aalsmeerderdijk dan ook als onveilig, vooral door autoverkeer. De meerderheid van de respondenten is niet tevreden over de maatregelen op de Ringdijk. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral aan versmallingen, handhaving/flitspaal, fietssuggestiestroken of afsluiting van de Ringdijk.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	In categoriseringsplan aangewezen als erftoegangsweg, op straat zijn delen 50km/uur en delen 30km-zone.
Vorm	De omgeving bestaat grotendeels uit lichte tot dichte bebouwing, er is geen asmarkering of suggestiestroken toegepast, over het grootste deel is aan één zijde sprake van een trottoir. Door de relatief wijde omgeving is de 30km-zone voor de weggebruiker niet geloofwaardig.
Gebruik	Op de meeste delen liggen de intensiteiten ruim onder de 5.000 mtv/etmaal. Alleen het gedeelte tussen de Kruisweg (N201) en Rijsenhout heeft een hogere intensiteit (ongeveer 7.500 mtv/etmaal).
Maatregelen	In 1999, 2002, 2005 en 2007 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0,8

Resultaten enquête Aalsmeerderdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 445

Aantal respondenten: 181

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	62% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (60%) en dan met name in de spitsperiode (39%). Auto's (18%), vrachtauto's (14%) en (brom)fietsen (13%/14%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	58% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (53%). Men ondervindt hier overlast van.
Leefbaarheid	Door de verkeersdruk ervaart men geluidsoverlast (23%), luchtvervuiling (30%) en trillingsoverlast (23%).
Parkeren	Ongeveer de helft (52%) vindt dat er voldoende vakken zijn, maar er wordt regelmatig buiten de vakken geparkeerd (59%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	69%	Voorrang nemen tegenliggers (33%) Uitwijken naar fietsstrook (24%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	72%	Voorrang nemen tegenligger (23%) Beperkte ruimte fietser (22%)
Fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom	58%	Rijdend verkeer op fietsstrook (56%) Gereden snelheid auto's (25%)
30km-zone	51%	Gedrag van het verkeer (39%) Snelheid van het verkeer (39%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Wegversmallingen (24%), flitspalen (17%), fietssuggestiestroken (14%) en andere maatregelen (14%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Extra parkeerplaatsen, extra handhaving en afsluiting van de Ringdijk

FACTSHEET: AKERDIJK

Kernen: Lijnden, Badhoevedorp

Lengte wegvak: 2,2 km

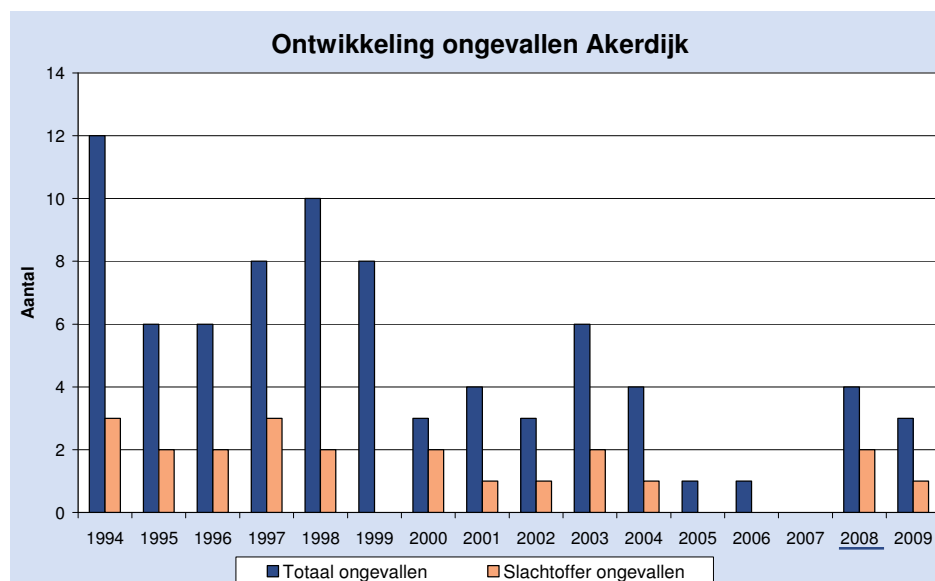


Op de Akerdijk zijn in 2008 aanpassingen gedaan. Door de lichte bebouwing is de maximumsnelheid voor de weggebruiker niet altijd logisch. De Akerdijk kent een relatief laag aantal slachtofferongevallen. Toch ervaren de meeste mensen de Ringdijk als onveilig, gedurende de hele dag. De meerderheid van de respondenten is niet tevreden over de maatregelen op de Ringdijk. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral aan versmallingen, handhaving/flitspaal, fietssuggestiestroken of afsluiting van de Ringdijk.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	De Akerdijk is in het categoriseringsplan opgenomen als erftoegangsweg en heeft een snelheidslimiet van 30 km/uur.
Vorm	De wegomgeving bestaat grotendeels uit dichte bebouwing. Op de Akerdijk is geen rijrichtingscheiding aangebracht, wel fietssuggestiestrook en trottoir.
Gebruik	De intensiteiten bedragen 4.500 motorvoertuigen per etmaal met 2% aandeel vrachtverkeer. De gereden snelheid van 85% van de motorvoertuigen bedraagt maximaal 20 km/uur meer dan de snelheidslimiet.
Maatregelen	In 2008 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0,3

Resultaten enquête Akerdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 195

Aantal respondenten: 86

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	83% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (81%) en dan met name in de spitsperiode (34%) en in het donker (15%). Auto's (20%), vrachtauto's (15%) en (brom)fietsen (14%/14%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	73% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (70%). Men ondervindt hier overlast van.
Leefbaarheid	Door de file ervaart men geluidsoverlast (39%), luchtvervuiling (27%) en trillingsoverlast (23%).
Parkeren	De meesten (76%) vinden dat er voldoende vakken zijn, dit is zichtbaar doordat weinig buiten de vakken geparkeerd (47). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	95%	Uitwijken naar fietsstrook (23%) Voorrang nemen tegenliggers (21%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	72%	Beperkte ruimte (36%) Voorrang nemen tegenligger (22%)
Gelijkwaardige kruispunten	66%	Inrichting van het kruispunt (28%) Geen voorrang krijgen (26%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	75%	Trillingsoverlast (38%) Remmen te weinig af (25%)
Fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom	53%	Rijdend verkeer op fietsstrook (47%) Stilstaand verkeer op de strook (30%)
30 km/uur zone	55%	Gedrag van het verkeer (44%) Snelheid van het verkeer (41%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Wegversmallingen (25%), flitspalen (19%), fietssuggestiestroken (15%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Extra handhaving en afsluiting van de Ringdijk

FACTSHEET: BENNEBROEKERDIJK

Kernen: Zwaanshoek, Cruquius

Lengte wegvak: 3,8 km

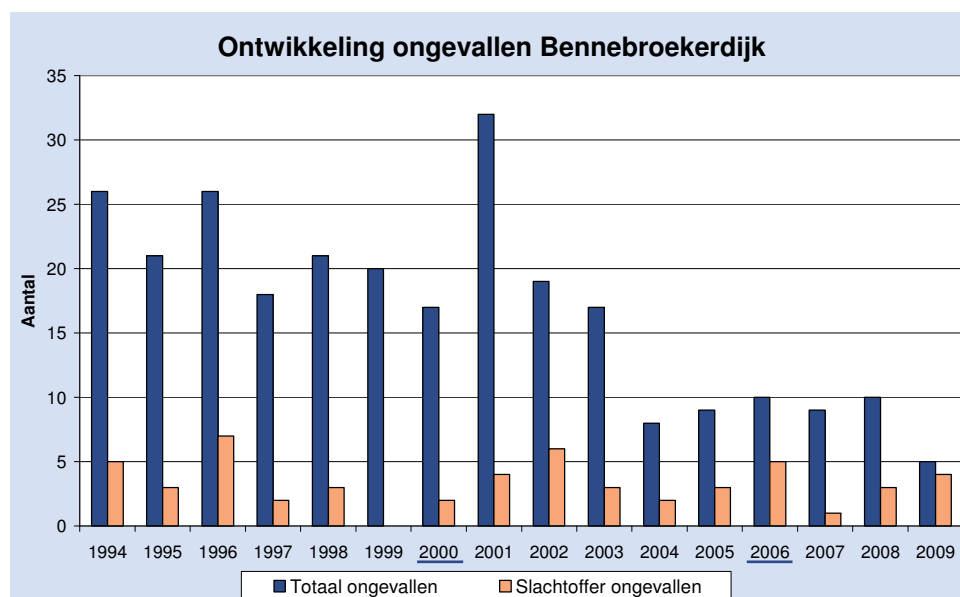


De Bennebroekerdijk is twee keer aangepast wat betreft weginrichting. Door de lichte bebouwing is de maximumsnelheid voor de weggebruiker niet altijd logisch. Iets meer dan de helft ervaart de Bennebroekerdijk dan ook als onveilig. Vooral de wegversmallingen worden als onveilige verkeersmaatregelen beschouwd. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral aan versmallingen, handhaving/flitspaal, fietsuggestiestroken of afsluiting van de Ringdijk.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	In het categoriseringsplan is de Bennebroekerdijk opgenomen als erftoegangswegen en bestaat uit gedeelten 50 km/uur en een gedeelte 60 km/uur.
Vorm	De wegomgeving is per weggedeelte verschillend. Op de gehele Bennebroekerdijk is geen rijrichtingscheiding aangebracht, maar wel een fietsuggestiestrook.
Gebruik	De intensiteiten bedragen 4.250 motorvoertuigen per etmaal, alleen op het gedeelte ter hoogte van Zwaanshoek bedraagt de intensiteit 7.250 motorvoertuigen per etmaal. Het aandeel vrachtverkeer op de Bennebroekerdijk bedraagt 3%.
Maatregelen	In 2000 en 2006 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0,8

Resultaten enquête Bennebroekerdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 120

Aantal respondenten: 51

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	57% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (60%) en dan met name in de spitsperiode (27%). Auto's (16%), vrachtauto's (14%) en (brom)fietsen (14%/15%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, verkeerde plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	81% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (62%). Men ondervindt hier overlast van.
Leefbaarheid	Door de file ervaart men geluidsoverlast (30%), luchtvervuiling (33%) en trillingsoverlast (28%).
Parkeren	De meesten (83%) vinden dat er voldoende vakken zijn, maar er wordt regelmatig buiten de vakken geparkeerd (68%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	60%	Voorrang nemen tegenliggers (33%) Uitwijken naar fietsstrook (24%) Beperkte ruimte fietser (23%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	86%	Uitwijken naar fietsstrook (33%) Voorrang nemen tegenligger (19%) Beperkte ruimte fietser (19%)
Wegversmallingen thv Zwaanshoek	68%	Voorrang nemen tegenliggers (28%) Uitwijken naar fietsstrook (26%) Beperkte ruimte fietser (22%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Flitspalen (30%), fietssuggestiestroken (17%), wegversmallingen (16%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Afsluiting van de Ringdijk voor vrachtverkeer, drempels, flitspalen, weghalen van de wegversmallingen

FACTSHEET: CRUQUISDIJK

Kernen: Cruquius, Vijfhuizen

Lengte wegvak: 3,0 km

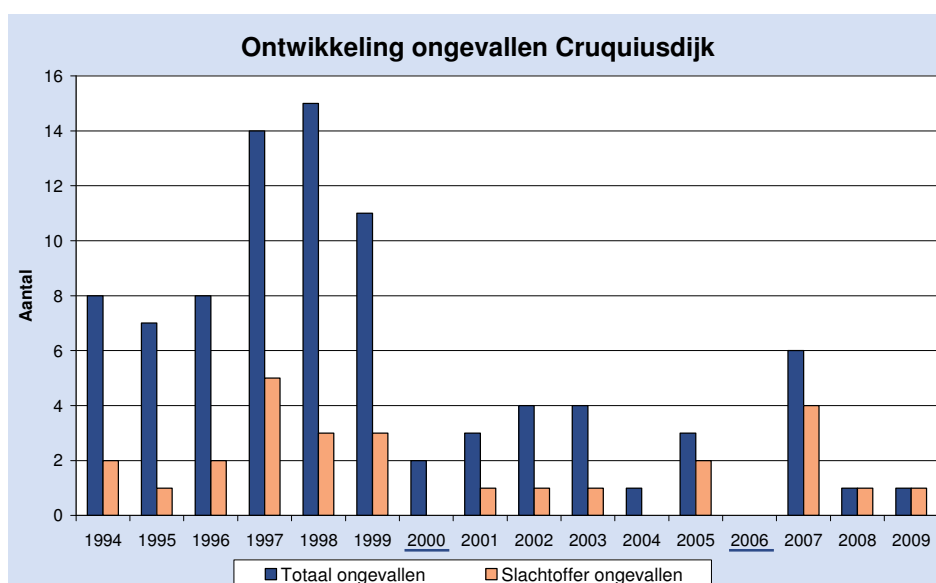


Op de Cruquiusdijk zijn twee keer aanpassingen gedaan. Door de lichte bebouwing is de maximumsnelheid voor de weggebruiker niet altijd logisch. In vergelijking met andere wegvakken wordt de Cruquiusdijk redelijk positief beoordeeld. Toch worden de meeste typen maatregelen niet veilig bevonden. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral aan handhaving/flitspaal, fietssuggestiestroken of afsluiting van de Ringdijk.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	De Cruquiusdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg en bestaat op straat uit een gedeelte 30 km/uur, een gedeelte 50 km/uur en een gedeelte 60 km/uur.
Vorm	De wegomgeving bestaat voornamelijk uit lichte bebouwing, op het 60 km/uur gedeelte uit lichte bebouwing. Op de Cruquiusdijk is geen rijrichtingscheiding aangebracht en is op het gehele traject een fietssuggestiestrook aanwezig. Op de gedeelten binnen de bebouwde kom is tevens een trottoir aanwezig.
Gebruik	De intensiteiten liggen tussen de 2.250 en de 4.500 motorvoertuigen per etmaal. De gereden snelheden van 85% van de verkeersdeelnemers ligt maximaal 20 km/uur hoger dan de snelheidslimiet.
Maatregelen	In 2000 en 2006 zijn maatregelen genomen.

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0.5

Resultaten enquête Cruquiusdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 90

Aantal respondenten: 62

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	56% van respondenten vindt Ringdijk minder dan maandelijks (33%) onveilig of zeer onveilig en dan met name in de vorstperiode (19%). De verschillende verkeerssoorten zorgen voor onveiligheid door het niet verlenen van voorrang en de plaats op de weg.
Bereikbaarheid	45% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk, maar de meerderheid ervaart geen filevorming (61%).
Leefbaarheid	Men ervaart geluidsoverlast (26%), luchtvervuiling (30%) en trillingsoverlast (26%).
Parkeren	Meer dan de helft (66%) vindt dat er onvoldoende vakken zijn, maar er wordt niet buiten de vakken geparkeerd (52%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	63%	Voorrang nemen tegenliggers (31%) Uitwijken naar fietsstrook (27%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	57%	Voorrang nemen tegenliggers (42%) Beperkte ruimte fietser (25%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	50%	Beperkte ruimte fietser (28%) Voorrang nemen tegenliggers (23%) Gereden snelheden (21%)
Gelijkwaardige kruispunten	56%	Inrichting van het kruispunt (31%) Geen voorrang krijgen (26%) Onvoldoende zicht op zijwegen (23%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	50%	Trillingsoverlast (67%)
Fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom	75%	Rijdend verkeer op fietsstrook (55%) Gereden snelheid auto's (38%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Fietssuggestiestroken (22%) en flitspalen (21%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Afsluiting van de Ringdijk (voor vrachtverkeer)

FACTSHEET: HILLEGOMMERDIJK

Kernen: Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek

Lengte wegvak: 6,9 km

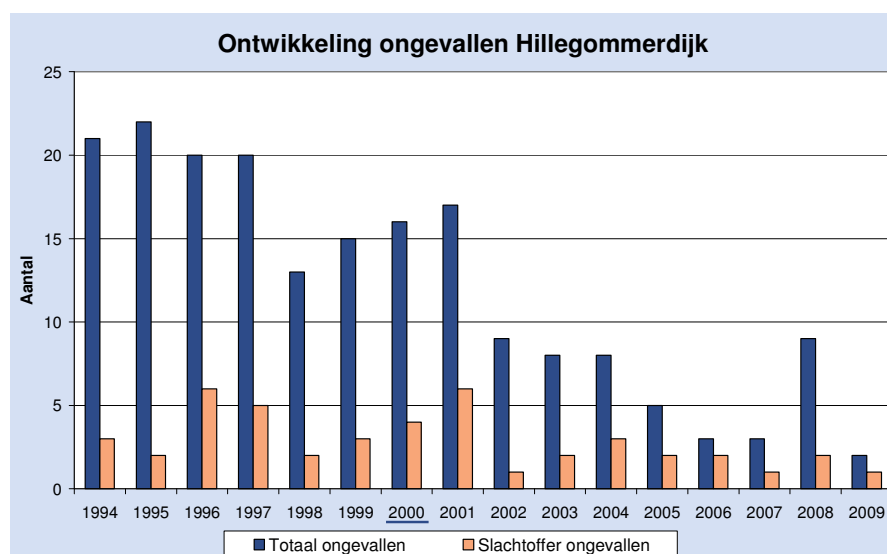


Op de Hillegommerdijk zijn door de jaren heen diverse maatregelen genomen. De Hillegommerdijk kent een aantal drukkere gedeeltes. Een kleine meerderheid van de mensen vindt de Hillegommerdijk onveilig. De respondenten vinden de wegversmallingen en 60km-drempels geen goede maatregelen. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral aan handhaving en flitspaal, maar opvallend genoeg toch ook wegversmallingen.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	In het categoriseringsplan is de Hillegommerdijk opgenomen als erftoegangswegen. Op straat bestaat de weg uit delen 60 km/uur en 50 km/uur.
Vorm	Op de gedeelten met 50 km/uur bestaat de wegomgeving voornamelijk uit lichte bebouwing en op de gedeelte met 60 km/uur uit een open landschap. Op de gehele Hillegommerdijk is geen rijrichtingscheiding aangebracht en is een fietssuggestiestrook aanwezig.
Gebruik	Het gedeelte ter hoogte van Beinsdorp heeft een intensiteit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal en het 60 km/uur gedeelte tussen Beinsdorp en Zwaanshoek heeft 6.250 motorvoertuigen per etmaal. Op de overige gedeelten ligt de intensiteit lager dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De hoogste gereden snelheden van 85% van de weggebruikers ligt een ruime 10 km/uur hoger dan de snelheidslimiet op de 60 km/uur gedeelten.
Maatregelen	In 2000 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0.2

Resultaten enquête Hillegommerdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 205

Aantal respondenten: 81

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	58% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (50%) en dan met name in de spitsperiode (22%) en in het donker (13%). De verschillende verkeersoorten zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	58% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk, maar ervaart geen filevorming (53%).
Leefbaarheid	Het grootste deel ervaart geen overlast (33%), overige hebben last van geluid (26%) en luchtvervuiling (24%).
Parkeren	Ongeveer de helft (58%) vindt dat er voldoende vakken zijn, waarbij er niet buiten de vakken geparkeerd wordt (58%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	60%	Beperkte ruimte (46%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	89%	Voorrang nemen tegenliggers (25%) Uitwijken naar fietsstrook (23%) Beperkte ruimte fietser (19%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	88%	Voorrang nemen tegenliggers (22%) Uitwijken naar fietsstrook (18%) Beperkte ruimte fietser (17%) Slecht zicht op wegversmalling (17%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	80%	Trillingsoverlast (60%)

Verbeteraanbevelingen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Flitspalen (31%) en wegversmallingen (23%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Extra handhaving

FACTSHEET: HUIGSLOTERDIJK

Kernen: Weteringbrug, Vredenburg, Huigsloot, Buitenkaag

Lengte wegvak: 6,4 km

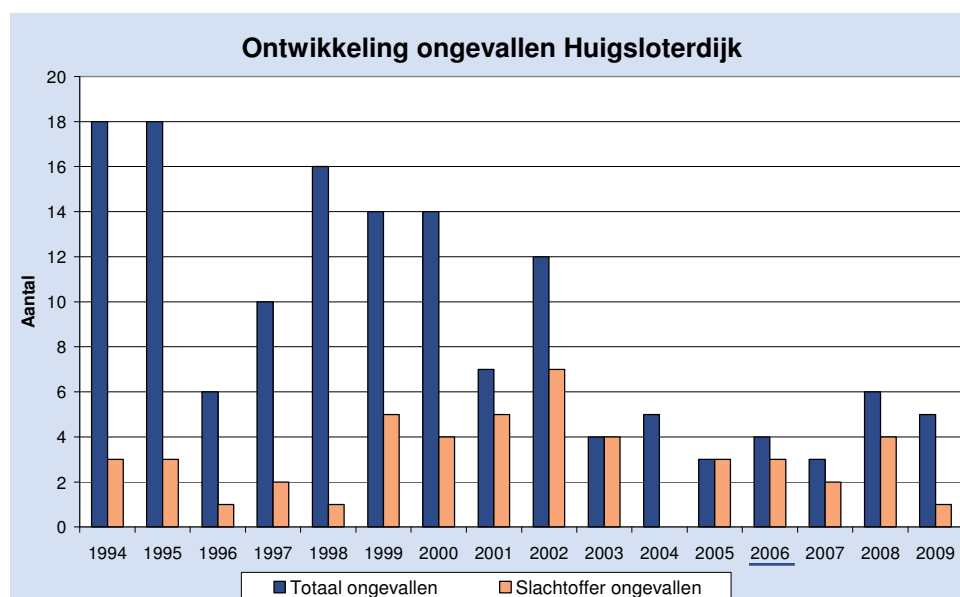


Op de Huigsloterdijk zijn in 2006 maatregelen genomen. De verkeersintensiteiten liggen over het algemeen laag. Veel mensen ervaren de Huigsloterdijk als onveilig, vooral door personenauto's en fietsers. De meerderheid van de respondenten is niet tevreden over de maatregelen. Vooral de wegversmallingen en de 30km-zone worden negatief beoordeeld. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral handhaving/flitspaal.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	De Huigsloterdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg en bestaat dan ook uit wegdelen met 30 km/uur en 60 km/uur als limiet.
Vorm	De wegomgeving bestaat op de 30 km/uur gedeelten voornamelijk uit dichte bebouwing en op de 60 km/uur gedeelten uit een open landschap. Op de gehele Huigsloterdijk is geen rijrichtingscheiding aangebracht en is alleen op de 60 km/uur gedeelten een fietssuggestiestrook aangebracht.
Gebruik	De intensiteiten liggen tussen de 1.000 en de 2.750 motorvoertuigen per etmaal, met maximaal 5% vrachtverkeer. De hoogste gereden snelheden van 85% van de weggebruikers liggen 10 à 20 km/uur hoger dan de snelheidslimiet.
Maatregelen	In 2006 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0.5

Resultaten enquête Huigsloterdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 130

Aantal respondenten: 56

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	76% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (64%) en dan met name bij warm zomerweer (19%) en in het donker (15%). Auto's (18%), fietsers (15%), vrachtauto's (14%) en tractors (14%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	Minder dan de helft (45%) van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk. Men ervaart dan ook geen filevorming (48%).
Leefbaarheid	Men ervaart hinder van geluidsoverlast (34%) en luchtvervuiling (37%).
Parkeren	Ongeveer de helft (58%) vindt dat er voldoende vakken zijn, maar er wordt regelmatig buiten de vakken geparkeerd (36%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Lisserdijk	84%	Bepaalde ruimte (31%) Voorrang nemen tegenliggers (22%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	72%	Bepaalde ruimte fietser (24%) Voorrang nemen tegenliggers (21%) Uitwijken naar fietsstrook (17%)
Gelijkwaardige kruispunten	62%	Onvoldoende zicht op zijwegen (39%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	60%	Remmen te weinig af (50%) Remmen te veel af (50%)
Fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom	50%	Stilstaand verkeer op de strook (43%) Rijdend verkeer op fietsstrook (43%)
30km-zone	74%	Gedrag van het verkeer (40%) Snelheid van het verkeer (38%)

Verbeteraanbevelingen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Flitspalen (26%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Weghalen van de wegversmallingen.

FACTSHEET: LEIMUIDERDIJK

Kernen: Rijsenhout, Burgerveen, Leimuiderbrug

Lengte wegvak: 6,4 km

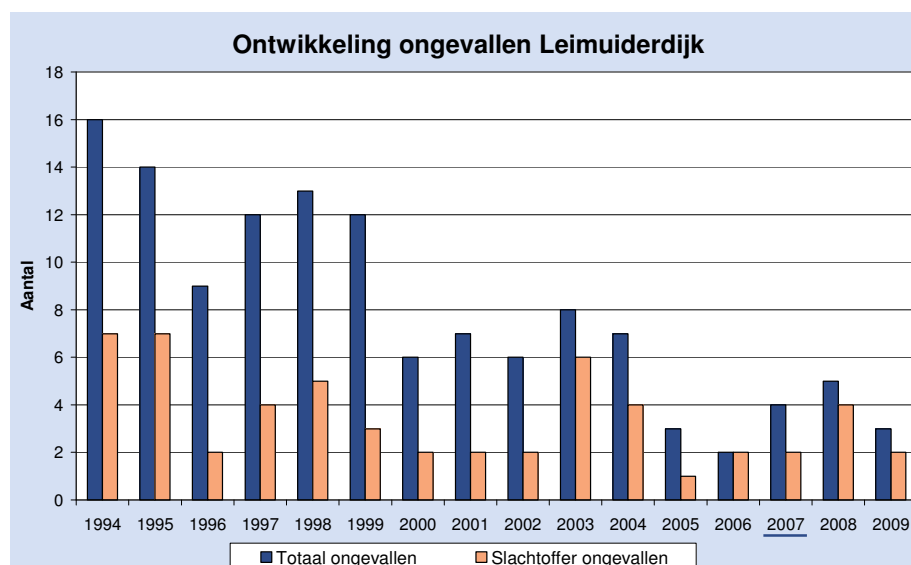


Op de Leimuiderdijk is in 2007 een aantal maatregelen genomen. De verkeersintensiteiten liggen relatief laag. Door de lichte bebouwing is de maximumsnelheid voor de weggebruiker niet altijd logisch. Ongeveer de helft van de mensen vindt de Ringdijk onveilig. Men is verdeeld over de wegversmallingen. Veel mensen vinden deze onveilig. Andere mensen geven aan dat ze deze juist goede maatregelen vinden. Ook de fietssuggestiestroken vindt men goede maatregelen.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	De Leimuiderdijk is in het categoriseringsplan opgenomen als erftoegangsweg. Op straat zijn er gedeelten 30 km/uur, 50 km/uur en een gedeelte 60 km/uur.
Vorm	De wegomgeving bestaat voornamelijk uit dichte bebouwing, het 60 km/uur gedeelte bestaat uit lichte bebouwing en een 50 km/uur gedeelte bestaat uit een open landschap. Op het gehele Leimuiderdijk is geen rijrichtingscheiding aanwezig en ook een fietssuggestiestrook is niet op alle wegdelen aanwezig.
Gebruik	De intensiteiten liggen tussen 1.000 en 2.250 motorvoertuigen per etmaal, met een weggedeelte (50 km/uur) waar 3.500 motorvoertuigen rijden. De gereden snelheden ligt bij 85% van de weggebruikers op de 50 km/uur wegen niet boven de limiet. Echter op de 30 km/uur wegen liggen deze bijna 40 km/uur hoger.
Maatregelen	In 2007 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0,4

Resultaten enquête Leimuiderdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 210

Aantal respondenten: 70

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	52% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (51%) en dan met name in de spitsperiode (32%). De verschillende verkeerssoorten zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	Slechts 34% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk, waarbij zij filevorming ervaren tijdens de spitsperiode (74%).
Leefbaarheid	Door de file ervaart men luchtvervuiling (29%).
Parkeren	Het merendeel (72%) vindt dat er voldoende vakken zijn, er wordt dan ook niet buiten de vakken geparkeerd (34%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Lisserdijk	69%	Beperkte ruimte (40%) Vorrang nemen tegenliggers (24%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	69%	Beperkte ruimte fietser (31%) Uitwijken naar fietsstrook (25%)
Fietsuggestiestroken binnen de bebouwde kom	90%	Rijdend verkeer op fietsstrook (48%) Stilstaan verkeer op de strook (26%) Gereden snelheid auto's (19%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Wegversmallingen (21%), fietsuggestiestroken (16%) en andere maatregelen (16%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Weghalen van de wegversmallingen

FACTSHEET: LIJNDERDIJK

Kernen: Zwanenburg, Lijnden

Lengte wegvak: 2,8 km

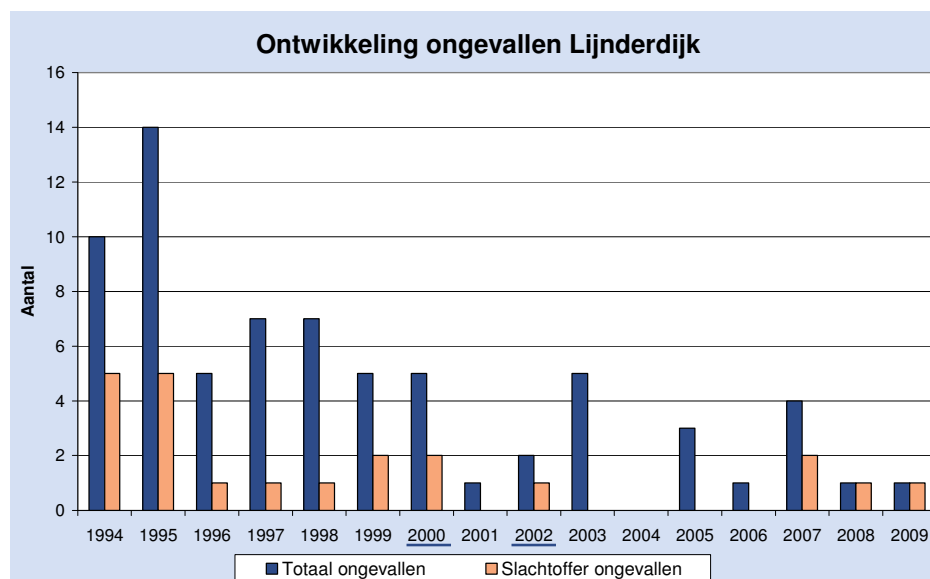


Op de Lijnderdijk zijn door de jaren heen diverse maatregelen genomen. De meeste mensen van de Lijnderdijk ervaren de Ringdijk als een onveilige weg. De meerderheid van de respondenten is niet tevreden over de maatregelen op de Ringdijk. Wat betreft maatregelen wordt vooral gedacht aan extra handhaving en aan afsluiting van de dijk.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	In het categoriseringsplan aangewezen als erftoegangsweg, op straat zijn delen 50 km/uur en is een gedeelte 60 km/uur.
Vorm	De omgeving bestaat over de gehele Lijnderdijk uit lichte bebouwing. Er is geen rijrichtingscheiding op de weg aangebracht, maar wel een fietssuggestiestrook.
Gebruik	De intensiteiten liggen tussen de 4.500 en 5.500 motorvoertuigen per etmaal, met een maximaal aandeel aan vrachtverkeer van 5%. Op de 50 km/uur gedeeltes liggen de gereden snelheden door 85% van de motorvoertuigen lager dan de snelheidslimiet (41 km/uur en 28 km/uur). Op de 60 km/uur weg liggen deze ruim 10 km/uur hoger dan de snelheidslimiet.
Maatregelen	In 2000 en 2002 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0,4

Resultaten enquête Lijnderdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 130

Aantal respondenten: 50

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	78% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (78%) en dan met name in de spitsperiode (32%). Auto's (18%) en vrachtauto's (14%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, uitwijkgedrag naar de fietsstrook bij wegversmallingen en het niet verlenen van voorrang thv wegversmallingen.
Bereikbaarheid	80% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (74%). Men ondervindt hier overlast van.
Leefbaarheid	Door de file ervaart men geluidsoverlast (37%) en trillingsoverlast (37%).
Parkeren	De meesten (84%) vindt dat er voldoende vakken zijn, er wordt dan ook niet buiten de vakken geparkeerd (51%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	81%	Beperkte ruimte (39%) Voorrang nemen tegenliggers (25%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	50%	Beperkte ruimte (30%) Voorrang nemen tegenliggers (29%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	50%	Beperkte ruimte voor de fietser (38%) Voorrang nemen tegenliggers (25%) Uitwijken naar fietsstrook (25%)
Gelijkwaardige kruispunten	62%	Geen voorrang krijgen (26%) Inrichting van het kruispunt (24%)
Fietsuggestiestroken binnen de bebouwde kom	63%	Rijdend verkeer op fietsstrook (42%) Stilstaand verkeer op de strook (24%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Flitspalen (22%), wegversmallingen (21%) en andere maatregelen (14%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Extra handhaving en afsluiting van de Ringdijk (voor vrachtverkeer).

FACTSHEET: LISSERDIJK

Kernen: Buitenkaag, Lisserbroek

Lengte wegvak: 5,1 km

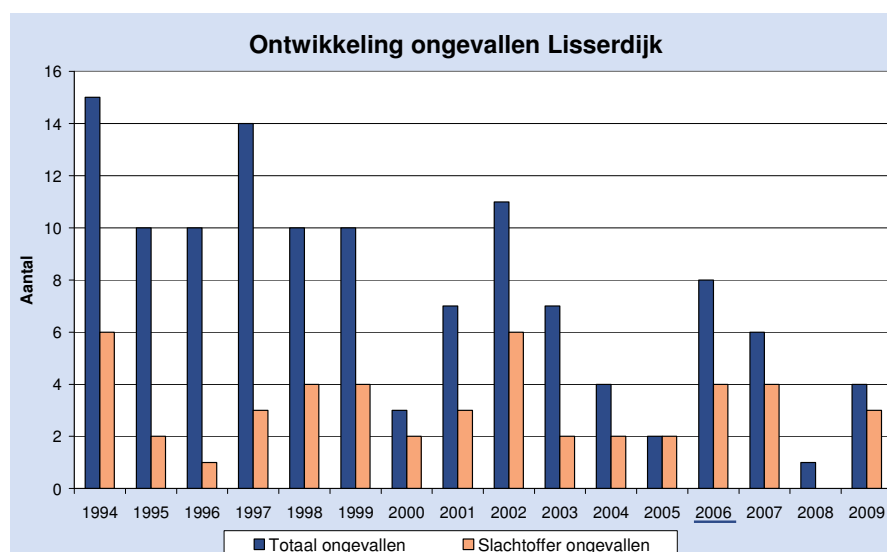


Op de Lisserdijk zijn in 2006 maatregelen. Er is sprake van relatief lage verkeersintensiteiten. Ruim 80% van de respondenten van de Lisserdijk vindt de Ringdijk een onveilige weg, vooral door autoverkeer. De meerderheid van de respondenten is niet tevreden over de maatregelen op de Ringdijk. Wat betreft nieuwe maatregelen denkt men vooral handhaving. Ook wegversmallingen en fietssuggestiestroken worden als mogelijke maatregelen benoemd.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	De Lisserdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg en bestaat dan ook uit delen 30 km/uur en een gedeelte 60 km/uur.
Vorm	De omgeving bestaat op de 30 km/uur gedeelten uit een dichte bebouwing en op het 60 km/uur gedeelte uit een open landschap. Op de Lisserdijk is geen rijrichtingscheiding aanwezig en op het 60 km/uur-gedeelte is een fietssuggestiestrook aanwezig. Op de 30 km/uur gedeelten is trottoir aangelegd.
Gebruik	De intensiteiten bedragen minder dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal, op het 60 km/uur gedeelte zelfs maar 1.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de 30 km/uur gedeelten ligt de snelheid van 85% van de motorvoertuigen niet hoger dan 55 km/uur en 45 km/uur.
Maatregelen	In 2006 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0.5

Resultaten enquête Lisserdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 248

Aantal respondenten: 89

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	85% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (80%). Auto's (18%), vrachtauto's (14%) en tractors (15%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, uitwijkgedrag naar de fietsstrook bij wegversmallingen en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	40% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (48%). Echter is er ook een deel dat geen filevorming ervaart (45%).
Leefbaarheid	Door de file ervaart men geluidsoverlast (28%) en luchtvervuiling (28%).
Parkeren	Meer dan de helft (63%) vindt dat er voldoende vakken zijn, er wordt soms buiten de vakken geparkeerd (50%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	75%	Slecht zicht op wegversmallingen (25%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	89%	Beperkte ruimte (31%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	68%	Uitwijken naar fietsstrook (24%) Voorrang nemen tegenliggers (23%)
Gelijkwaardige kruispunten	71%	Onvoldoende zicht op zijwegen (37%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	50%	Remmen te veel af (33%)
Fietsuggestiestroken binnen de bebouwde kom	50%	Rijdend verkeer op de fietsstrook (52%) Stilstaand verkeer op de strook (24%) Gereden snelheden auto's (24%)
Fietsuggestiestroken buiten de bebouwde kom	80%	Rijdend verkeer op fietsstrook (43%)
30km-zone	70%	Gedrag van het verkeer (39%) Snelheid van het verkeer (38%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Flitspalen (27%), wegversmallingen (24%) en fietsuggestiestroken (18%).
Eigen voorstellen voor maatregelen	Extra handhaving en weghalen van de wegversmallingen.

FACTSHEET: NIEUWEMEERDIJK

Kernen: Badhoevedorp, Nieuwe Meer

Lengte wegvak: 4,8 km

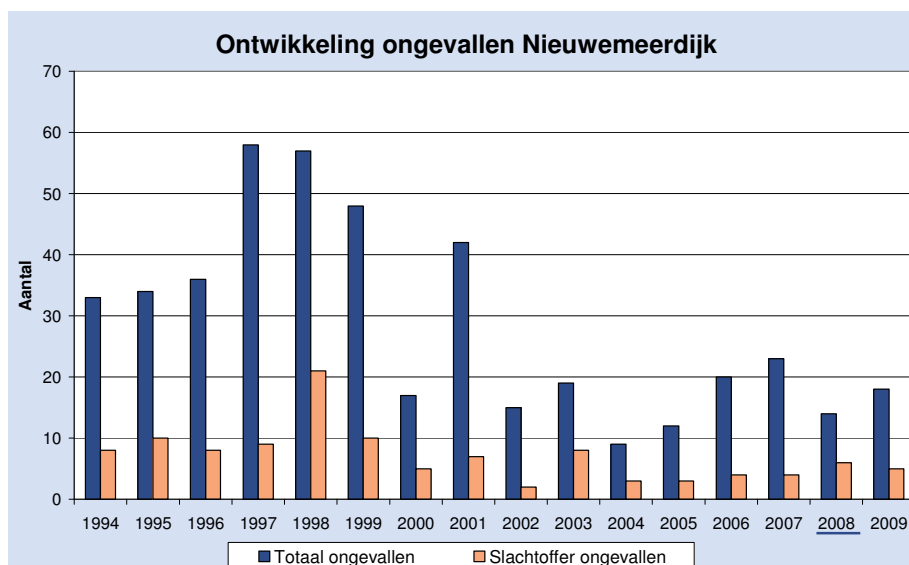


De Nieuwemeerdijk is redelijk recent ingericht. Maar liefst 92% van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig of zeer onveilig. Veel mensen ervaren de Ringdijk dan ook als onveilig. Dit vooral door auto's en bromfietzers met een hoge snelheid. De meerderheid van de respondenten is niet tevreden over de maatregelen op de Ringdijk. Ook in de Nieuwemeerdijk is men verdeeld of de wegversmallingen goede maatregelen zijn of niet. Andere genoemde mogelijke maatregelen zijn extra handhaving en afsluiting van de Ringdijk.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	De Nieuwemeerdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg en heeft een snelheidslimiet van 30 km/uur.
Vorm	Op de Nieuwemeerdijk is geen rijrichtingscheiding aanwezig, maar wel een fietssuggestiestrook en trottoir. De kantmarkering bestaat dus uit een trottoirband. De omgeving bestaat uit dichte bebouwing aan één zijde.
Gebruik	De intensiteiten bedragen minder dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal met slechts 2% vrachtverkeer. De gemiddelde snelheid van 85% van de motorvoertuigen ligt niet hoger dan 44 km/uur. Dit is bijna 15 km/uur hoger dan de snelheidslimiet.
Maatregelen	In 2008 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 1,0

Resultaten enquête Nieuwemeerdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 282

Aantal respondenten: 168

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	92% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (88%) en dan met name in de spitsperiode (27%). Auto's (21%) en bromfietsen (16%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden van de bromfietsen, verkeerde plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	67% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (67%). Men ondervindt hier overlast van.
Leefbaarheid	Door de file ervaart men geluidsoverlast (31%), luchtvervuiling (34%).
Parkeren	Meer dan de helft (69%) vindt dat er voldoende vakken zijn, er wordt dan ook niet buiten de vakken geparkeerd (47%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	92%	Beperkte ruimte (31%)
Wegversmalling thv Lisserdijk	72%	Beperkte ruimte (30%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	91%	Beperkte ruimte (30%)
Gelijkwaardige kruispunten	70%	Inrichting van het kruispunt (30%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	67%	Remmen te weinig af (55%)
Fietssuggestiestroken binnen de bebouwde kom	56%	Rijdend verkeer op fietsstrook (43%) Stilstaand verkeer op de strook (30%)
Fietssuggestiestroken buiten de bebouwde kom	72%	Rijdend verkeer op fietsstrook (47%)
30km-zone	73%	Gedrag van het verkeer (43%) Snelheid van het verkeer (40%)

Verbeteraanbevelingen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	flitspalen (23%), wegversmallingen (21%) en andere maatregelen (20%)
Eigen voorstellen voor maatregelen	Weghalen van de wegversmallingen, afsluiting van de Ringdijk en extra handhaving

FACTSHEET: SCHIPHOLDIJK

Kernen: Schiphol-Oost, Oude Meer

Lengte wegvak: 1,8 km

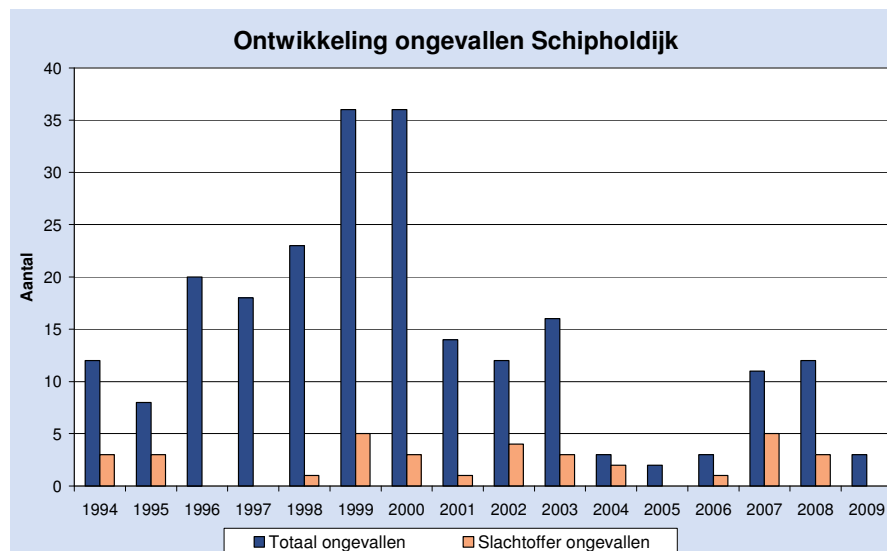


Op de Schipholdijk afgelopen jaren geen maatregelen genomen. De verkeersintensiteiten op de Schipholdijk zijn niet erg hoog. Het aantal geregistreerde ongevallen op dit deel zijn wel relatief hoog. Vanuit de Schipholdijk zijn weinig reacties op de enquête gekomen.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	In het categoriseringsplan gedeeltelijk gecategoriseerd als erftoegangsweg en gedeeltelijk als gebiedsontsluitingsweg.
Vorm	-
Gebruik	Minder dan 5.000 mtv/etmaal.
Maatregelen	Er zijn geen maatregelen genomen op de Schipholdijk

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 1,6

Resultaten enquête Schipholdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 16

Aantal respondenten: 2

Er zijn te weinig reacties om een goede weergave van de mening van de bewoners van de Schipholdijk te geven.

FACTSHEET: VIJFHUIZERDIJK

Kernen: Vijfhuizen, Nieuwebrug

Lengte wegvak: 4,1 km

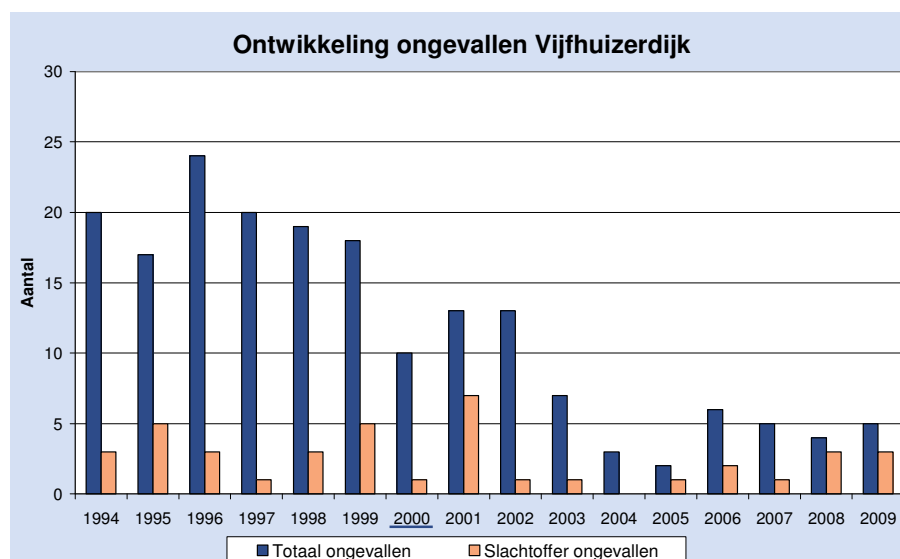


Enige tijd geleden zijn op de Vijfhuizerdijk maatregelen genomen. Door de lichte bebouwing is de maximumsnelheid voor de weggebruiker niet altijd logisch. Veel mensen ervaren de Vijfhuizerdijk dan ook als onveilig, vooral door autoverkeer. De meerderheid van de respondenten is niet tevreden over de maatregelen op de Ringdijk. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral aan handhaving en versmallingen.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	In het categoriseringsplan is de Vijfhuizerdijk aangewezen als erftoegangsweg en bestaat dan ook uit delen 60 km/uur en 30 km/uur.
Vorm	De omgeving bestaat op de 60 km/uur gedeelten uit lichte bebouwing, en op de 30 km/uur gedeelten uit dichte bebouwing. Over de gehele Vijfhuizerdijk is geen rijrichtingscheiding aangebracht, maar wel een fietssuggestiestrook. Op een deel van het 30 km/uur gedeelte is trottoir aangebracht en bestaat de kantmarkering dus uit een trottoirband.
Gebruik	De intensiteiten liggen op de gehele Vijfhuizerdijk onder 5.000 motorvoertuigen per etmaal, met op het grootste deel slechts 2 à 3% vrachtverkeer. De snelheid waar 85% van de bestuurder niet boven komt is op een 30 km/uur gedeelte bijna 20 km/uur hoger dan de limiet.
Maatregelen	In 2000 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0.5

Resultaten enquête Vijfhuizerdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 242

Aantal respondenten:63

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	68% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (67%) en dan met name in de spitsperiode (26%). Auto's (21%) en vrachtauto's (17%) zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden binnen de bebouwde kom, uitwijken naar de fietsstrook thv wegversmallingen en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	68% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (39%). Men ondervindt hier overlast van.
Leefbaarheid	Door de file ervaart men geluidsoverlast (33%), luchtvervuiling (27%) en een aantal respondenten ervaren geen hinder (23%).
Parkeren	Meer dan de helft (69%) vindt dat er voldoende vakken zijn, er wordt dan ook niet buiten de vakken geparkeerd (46%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Nieuwemeerdijk	71%	Voorrang nemen tegenliggers (24%)
Wegversmalling thv Zwaanshoek	63%	Beperkte ruimte (31%)
Gelijkwaardige kruispunten	60%	Inrichting van het kruispunt (28%) Geen voorrang krijgen (25%) Onvoldoende zicht op zijwegen (25%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	65%	Remmen te weinig af (50%)
30 km/uur zone	56%	Gedrag van het verkeer (40%) Snelheid van het verkeer (40%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Wegversmallingen (22%) en flitspalen (23%).
Eigen voorstellen voor maatregelen	Extra handhaving.

FACTSHEET: ZWANENBURGERDIJK

Kernen: Nieuwebrug, Zwanenburg

Lengte wegvak: 4,9 km

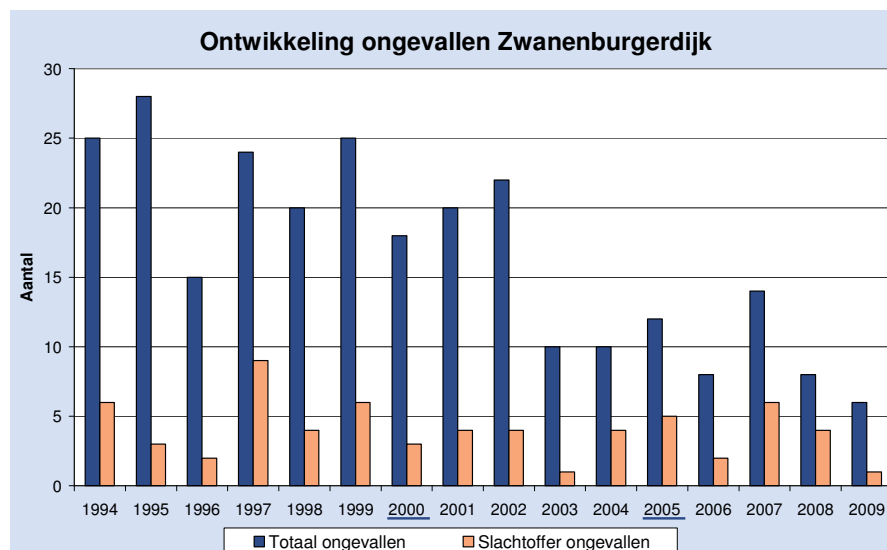


Op de Zwanenburgerdijk zijn in 2000 en in 2005 diverse maatregelen genomen. Door de lichte bebouwing is de maximumsnelheid voor de weggebruiker niet altijd logisch. De meeste respondenten ervaren de Ringdijk dan ook als onveilig. Overigens hebben deze respondenten geen maatregelen die specifiek als erg onveilig worden bestempeld. Wat betreft extra maatregelen denkt men vooral aan drempels, wegversmallingen en flitspalen. Ook afsluiting voor het (vracht)verkeer wordt genoemd.

Functie, vorm en gebruik

Eigenschap	Omschrijving
Functie	In categoriseringsplan aangewezen als erftoegangsweg, de weg is gedeeltelijk 50 km/uur en gedeeltelijk 60 km/uur.
Vorm	Op het 50 km/uur gedeelte bestaat de omgeving uit lichte bebouwing, op het 60 km/uur gedeelte bestaat de omgeving uit een open landschap. Over de gehele Zwanenburgerdijk is een fietssuggestiestrook aangebracht en is geen rijrichtingscheiding aanwezig.
Gebruik	De intensiteiten op de Zwanenburgerdijk liggen tussen de 4.500 en 5.500 motorvoertuigen per etmaal, met een normaal aandeel vrachtverkeer (5%). De snelheid waar 85% van de weggebruikers niet boven komt ligt ruim 10 km/uur hoger dan de snelheidslimiet.
Maatregelen	In 2000 en 2005 zijn maatregelen genomen

Aantal door de politie geregistreerde ongevallen



Gemiddeld aantal slachtofferongevallen per km over de laatste 3 jaar = 0.8

Resultaten enquête Zwanenburgerdijk

Aantal enquêtes verstuurd: 197

Aantal respondenten: 55

Ervaring respondenten met verkeersonveiligheid op Ringdijk

Onderwerp	Reactie respondenten
Verkeersveiligheid	80% van respondenten vindt Ringdijk onveilig of zeer onveilig, gedurende de hele dag (73%) en dan met name in de spitsperiode (25%) en in de vorstperiode (20%). De verschillende verkeerssoorten zorgen voor onveiligheid door te hoge snelheden, plaats op de weg en het niet verlenen van voorrang.
Bereikbaarheid	84% van de respondenten vindt het druk tot zeer druk op de Ringdijk en ervaart filevorming tijdens de spitsperiode (59%). Men ondervindt hier overlast van.
Leefbaarheid	Door de file ervaart men geluidsoverlast (29%), luchtvervuiling (32%) en trillingsoverlast (29%).
Parkeren	Ongeveer de helft (59%) vindt dat er voldoende vakken zijn, er wordt dan ook niet buiten de vakken geparkeerd (41%). De meeste mensen maken gebruik van eigen PP.

Mening over specifieke bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen op de Ringdijk

Verkeersmaatregelen die door meerderheid als onveilig worden ervaren	Aandeel dat situatie onveilig of zeer onveilig ervaart	Reden ervaren onveiligheid
Wegversmalling thv Zwaanshoek	50%	Voorrang nemen tegenliggers (35%) Uitwijken naar fietsstrook (27%) Beperkte ruimte fietser (21%)
Drempels en plateaus 60 km/uur	50%	Trillingsoverlast (67%) Remmen te weinig af (33%)

Verbetervoorstellen verkeersmaatregelen van respondenten

Onderwerp	Reactie van respondenten
Voorkeursmaatregel	Drempels (18%), wegversmallingen (15%) en flitspalen (17%).
Eigen voorstellen voor maatregelen	Afsluiting van de Ringdijk (voor vrachtverkeer)

Uitvoeringsprogramma korte termijn Evaluatie Ringdijkbeleid

Nummer knelpuntlijst	Dijkvak	Knelpunt	Verkeers-onveilig?	Snel op te lossen?	Oplossing/maatregel	Korte termijn	Kosten	Planning	
2,1	Zwaanshoek/Bennebroekerdijk	Versmallingen gevaarlijk, met name voor fietsers.	ja	ja	Plaatsen snelheidsdisplays	ja		uitgevoerd eind 2010	
	Hillegommerdijk tussen							uitgevoerd in kader van reconstructie	
4	Zwaanshoek en Beinsdorp	hoge snelheid, lang recht stuk	ja	ja	reconstructie dijkvak inrichting 30kmzone	ja		dijkvak voorjaar 2011	
5	Beinsdorp/Hillegommerdijk	Verkeersbord onduidelijk voor lokaal onbekend verkeer	nee	ja	verwijderen verkeersbord vrachtwagenverbod	ja		uitgevoerd 2010	
5,1		Hoge snelheid op kruising met Venneperweg	ja	ja	reconstructie Venneperweg 30 km/h-zone	ja		uitgevoerd 2010	
		Kruispunt brug naar Lisse is krap, onduidelijk opstelpunt voor langzaam verkeer, blokkering inritten en zijwegen bij wachtrij	ja	ja	VRI brug aangepast, extra opstelstrook langzaam verkeer	ja		uitgevoerd 2010	
6	Lisserbroek/Lisserdijk		ja	ja		ja		uitgevoerd 2010	
7	Lisserbroek/Lisserdijk	Versmallingen dicht bij elkaar	ja	ja	verwijderen versmallingen	ja	€ 4.200	3de en 4de kwartaal 2011	
		Onoverzichtelijke en krappe kruising, met name voor vrachtverkeer komend vanaf pont	nee	ja	Plaatsen waarschuwingstekst met detectie van overig verkeer. Dwarsmarkering aanbrengen.	ja	€ 5.600	3de en 4de kwartaal 2011	
8	Buitenkaag/Lisserdijk		ja	ja	chicanes verwijderen, visueel element toevoegen	ja	€ 2.000	3de en 4de kwartaal 2011	
9	Buitenkaag/Lisserdijk	versmalling in bocht gelegen, slecht zicht	ja	ja	maatregel gelijkwaardige kruising/voorstel voorrang regelen gehonoreerd --> meeliften reconstructie Kaagweg	ja		Uitvoering en kosten reconstructie Kaagweg 2011	
12	Huigslot/Vredeburg/Huigsloterdijk	Voorrang op kruising met Kaagweg onduidelijk	ja	ja	Verwijderen versmalling aan de waterzijde	ja		Herstellen berm/groenstrook	
15	Vredeburg/Huigsloterdijk	Gevaarlijke situatie voor fietsers bij versmalling	ja	ja	Weteringweg uit de voorrang	ja	€ 4.300	2de kwartaal 2011	
20	Leimuidenbrug/Leimuiderdijk	Slecht zicht vanaf dijk op doorsteek naar Weteringweg	ja	ja	verplaatsen komgrens, bord bestaat al.	ja	€ 1.000	2de kwartaal 2011	
21	Leimuidenbrug/Leimuiderdijk	komgrens niet volgens feitelijke situatie	ja	ja	reconstructie fietspad door haakse aansluiting	ja	€ 15.000	2de kwartaal 2011	
22	Leimuidenbrug/Leimuiderdijk	onveilige situatie voor fietsers, fietspad schijnt voorrang te hebben op kruising met dijk.	ja	ja	Bebording wordt binnen regulier onderhoud aangepast	ja		3de kwartaal 2011	
24	Leimuidenbrug/Leimuiderdijk	Te veel borden bij noordelijke doorsteek naar Weteringweg onoverzichtelijke situatie	nee	ja				Vooralsnog uitvoeren als proefwegvak (verkeersverf); Permanente oplossing wordt gezien binnen Deltaplan	
30,1	Oude Meer/ Aalsmeerderdijk	verzoek dorpsraad verduidelijking 30km zone door markering op wegdek	nee	ja	30 km/h-zone op wegdek aanbrengen	ja	€ 800	Bereikbaarheid	
31	Nieuwe Meer/Nieuwemeerdijk	Verkeersonveilige situatie ter hoogte van de loswal	ja	ja	Bij aan- en afvoerroute vrachtverkeer B6 borden plaatsen. Voorwaarschuwingdriehoeken op wegdek in markering aanbrengen.	ja	€ 9.000	3de kwartaal 2011	
32	Nieuwe Meer/Nieuwemeerdijk	Slecht zicht bij chicanes in bocht	ja	ja	Verwijderen buitenste chicane en plaatsen snelheidsdisplays	ja	€ 2.100	2de kwartaal 2011	
34	Nieuwe Meer/Nieuwemeerdijk	chicanes onder viaduct slecht zichtbaar	ja	ja	verwijderen chicanes, zoeken naar alternatieve locatie	ja	€ 2.200	uitvoering i.o.m. RWS	
35	Badhoevedorp/Nieuwemeerdijk	Onduidelijke bebording	nee	ja	bebording vervangen	ja	€ 2.900	3de en 4de kwartaal 2011	
39,1	Zwanenburg/Zwanenburgerdijk	Bord bebouwde kom ver buiten de bebouwing, snelheidsregime ongelofwaardig.	nee	ja	Zwanenburgerdijk - Lijnderdijk komgrens verplaatsen van huidige noordelijke plek richting Lijnden naar locatie komplateau fietsbrug Zwanenburg. Uitvoering in kader fietsbrug Zwanenburg.	ja	€ 10.000	Uitvoering in overleg met Dienst Landelijk Gebied 3de en 4de kwartaal 2011	
40	Nieuwe Brug/Zwanenburgerdijk	chicane in bocht zorgt voor slecht zicht	ja	ja	chicanes verwijderen, snelheidsdisplays (smiley's) plaatsen	ja	€ 2.100	2de kwartaal 2011	
41	Nieuwe Brug/Zwanenburgerdijk	chicane onder N232 slecht zichtbaar	ja	ja	chicanes verwijderen en op nieuwe locatie herplaatsen.	ja	€ 2.100	2de kwartaal 2011	
42	Nieuwe Brug/Vijfhuizerdijk/ Cruquiusdijk/Vijfhuizen	betonnen chicanes (bloembakken) onveilig, met name voor fietsers	ja	ja	waarschuwingbord met knipperlicht obstakels plaatsen; bloembakken laten staan tot een beter alternatief is gevonden!	ja	€ 20.000	2de kwartaal 2011 alternatief voor betonnen bloembakken in Deltaplan	
45	Algemeen Ringdijk m.b.t. chicanes	Bij het verwijderen van chicanes worden open plekken dichtgestraat. Bestrating is hobbelig en hinderlijk voor fietsers en roept uitwijkgedrag van auto's op.	nee	ja	Bij alle druppels/verhogingen zal de bestaande gele paal voor bebording F5/F6 vervangen worden door zwart witte BB21 paal. Nagegaan wordt of de BSS bestrating beter kan worden afgewerkt. (onderdeel opdrachtformulering)	ja		PM doorlopend	
45,1	Algemeen Ringdijk m.b.t. chicanes	Bij het opheffen van een chicane een smiley plaatsen	nee	ja	Ervaringen met smileys zijn positief. De aanschaf van extra smileys zal worden gezien.	ja	€ 20.000	3de kwartaal 2011	
46	Nieuwemeerdijk	Auto's vermijden passeren chicanes. Ze rijden op stoepen bij chicanes vanwege het ontbreken van een paaltje	ja	ja	Traject nalopen en zo nodig extra palen plaatsen	ja		PM 3de kwartaal 2011	
48	Sloterbrug/Sloterdijk	Voorrangregeling bij chicanes is verkeerd om.	nee	ja	Bij omwisselen van de borden stroomt het verkeer vanaf de brug beter door. Akkoord. Doorstromingsmaatregel.	ja	€ 200	3de kwartaal 2011	
49	Nieuwemeerdijk	Auto's negeren inhaalverbod. Inhaalverbod tussen A9 en Koekoeksaan moet duidelijker	nee	nee	Vanwege wegprofiel is geen aanvullende maatregel b.v. doorgetrokken belijning mogelijk, wellicht herhalingsbord plaatsen.	ja	€ 500	3de kwartaal 2011	
50	Sloterbrug/Sloterdijk	Auto's negeren 30km/u. Het moet duidelijker aangegeven worden dat de snelheid 30km/u is.	nee	nee	Korte termijn smileys aanschaffen en plaatsen.	ja	€ 16.000	3de kwartaal 2011	
51	Vijfhuizen/Vijfhuizerdijk	Er is een chicane in de bocht bij de brug waar men zich in klemrijdt omdat men het tegemoetkomende verkeer niet kan zien aankomen.	ja	ja	Op het plateau ontbreekt voor de richting Vijfhuizerdijk een middengeleiding. Twee druppels in markering als geleiding aanbrengen.	ja		PM 3de kwartaal 2011	
52	Vijfhuizen/Vijfhuizerdijk	Flietskasten (bij nr. 248) niet teruggeplaatst	nee	ja	Dijkvak is nu 30km zone, alternatief voor flietskast 2 smileys plaatsen.	ja	€ 16.000	3de kwartaal 2011	
53	Algemeen vrachtwagenproblematiek	Dorpsraden missen de verwerking van eerdere nota vrachtwagenproblematiek in korte termijn aanpak	nee	ja	korte termijn: bewegwijzering voor vrachtverkeer waar mogelijk meenemen.	ja		PM uit algemene verkeersmiddelen	
54	Akerdijk/Badhoevedorp	Herinrichting aan bestaand kruispunt met plateau vanwege aangetoonde schade aan bebouwing.	nee	ja	Plateau wegfrezen en nieuw gelijkvloers visueel plateau in rood asfalt aanbrengen met markering en midden elementen voor snelheidsremming	ja	€ 24.200	3de en 4de kwartaal 2011	
55	Leimuiderdijk/Rijsenhout	Gevaarlijke oversteek bij kruising Grote Poellaan/Leimuiderdijk vanaf parkeerplaats richting Jachthaven. Geen oversteekvoorziening	ja	ja	Geleide oversteek (markering) aan weerskanten kruising, bord J23 (voetgangers)	ja	€ 800	2de kwartaal 2011	
Totaal kosten korte termijn							€	162.000	

Overige knelpunten (middel)lange termijn Evaluatie Ringdijkbeleid

Nummer knelpuntlijst	Dijkvak	Knelpunt	Verkeersonveilig?	Snel op te lossen?	Oplossing/maatregel	Planning
1	Zwaanshoek/Bennebroekerdijk	Wachtrij op dijk bij geopende brug	nee	nee	Extra opstelstrook om meer ruimte te krijgen op kruispunt	Deltaplan Bereikbaarheid
2	Zwaanshoek/Bennebroekerdijk	Versmallingen gevaarlijk, met name voor fietsers.	ja	nee	Middelste set versmallingen verwijderen, berm + fietsstrook herstellen en plaatsing flitspaal	Handhavingstraject Middellange termijn
3	Zwaanshoek/Bennebroekerdijk/ Bennebroekerweg	De voorrangssituatie is omgekeerd aan wat men verwacht.	nee	nee	Voorrangssituatie aanpassen kruising Bennebroekerdijk/Bennebroekerweg, relatie doortrekken Bennebroekerweg	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
4,1	Hillegommerdijk tussen Zwaanshoek en Beinsdorp	Twee geprojecteerde versmallingen belemmeren de doorstroming van verkeer vooral bij open brug.	nee	nee	Versmallingen niet toegepast. Aanpassing besluit 30kmzone. Wens is flitspaal met 50 km zone	Deltaplan Bereikbaarheid
10	Buitenkaag/Lisserdijk	Onoverzichtelijke situatie bij de pont	nee	nee	op lange termijn inrichtingsoplossing bezien	Deltaplan plan Bereikbaarheid
11	Huigslot/Huigsloterdijk	Ligging versmaller ten opzichte terras De Hanepoel ongunstig	nee	nee	geen maatregel, onderzoek of ligging verbeterd kan worden	Middellange termijn
13	Huigslot/Vredeburg/Huigsloterdijk	Komgrenzen zijn buurtschappen= onduidelijk	nee	nee	Categorisering en nieuwe komgrenzen/buurtschappen	Middel(lange) termijn, Deltaplan Bereikbaarheid
14	Huigslot/Vredeburg/Huigsloterdijk	Hoge snelheid buiten de kom en onvoldoende snelheidsremmende maatregelen	nee	nee	Onderzoek functie/intensiteiten vs snelheidsregime in kader aanpassing wegcategorisering	Middel(lange) termijn, Deltaplan Bereikbaarheid
15,1	Vredeburg/Huigsloterdijk	Gevaarlijke situatie voor fietsers bij versmalling	ja	nee	Nagaan of chicane op dit dijkvak een alternatief vormt voor versmalling	Middellange termijn
16	Weteringbrug/Huigsloterdijk	Parkeren op straat in plaats van in vakken	nee	nee	parkeren op rijbaan werkt juist snelheidsremmend; gedogen	Geen maatregel
17	Weteringbrug/Huigsloterdijk	Tekort aan parkeerplaatsen bij evenementen in horecagelegenheid	nee	nee	Geen fysieke maatregel, voldoende alternatieve parkeergelegenheid aanwezig, handhaven	Middel(lange) termijn
18	Weteringbrug/Leimuiderdijk	Parkeren op straat, geen parkeervakken	nee	nee	Geen fysieke maatregel, past bij verblijfsgebied.	Middel(lange) termijn
19	Weteringbrug/Leimuiderdijk	Schijnchicane	nee	nee	inrichting is niet optimaal, op middellange termijn naar alternatieve inrichting zoeken rode fietsstroken (hangt af van beleidsbeslissing DPB)	Middellange termijn Deltaplan Bereikbaarheid
20,1	Leimuiderbrug/Leimuiderdijk	geen eenduidigheid voorrangregeling	nee	nee	beleidsbeslissing regelen voorrang (over inrichting kruisingen van fietspaden of wegen met fietsstroken op de dijk)	Beslispunt Deltaplan Bereikbaarheid
22,1	Leimuiderbrug/Leimuiderdijk	inrichting 30 km/h-gebied sluit niet aan op 60 km/h-gebied met rode fietsstroken	nee	nee	herinrichten traject	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
23	Leimuiderbrug/Leimuiderdijk	bij veel drukte sluipverkeer om vri Weteringweg/N207 te vermijden	nee	nee	onderzoek naar maatregel	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
25	Rijsenhout/Aalsmeerderdijk	Onverwacht en overbodige doorsteek tussen Doorsteek Weteringweg is sluiproute	nee	nee	doorsteek handhaven i.v.m. ontsluiting dijk voor bewoners Weteringweg.	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid (geen maatregel)
26	Rijsenhout/Aalsmeerderdijk	Parkeerdruk, bewoners eigen parkeervakken toe	nee	nee	handhaving in combinatie met communicatie	Middel(lange) termijn
27	Rijsenhout/Aalsmeerderdijk	Krappe vormgeving tussen Verremeer en Bennebroekerweg	nee	nee	reconstructie wegvak, suggestie dorpsraad: symbolen 30 op wegvak	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
28	Oude Meer/Aalsmeerderdijk	Hoge snelheden/weinig snelheidsremmende maatregelen	nee	nee	herinrichting volgens principes Duurzaam Veilig	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
29	Oude Meer/Aalsmeerderdijk	Hoge snelheden, op sommige plekken zijn de chicanes al vervangen door wegmarkering waardoor snelheidsremmende maatregelen	nee	nee	dorpsraad stelt voor resterende chicanes te laten staan + als maatregel verkeerseducatie/communicatie	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
30	Oude Meer/Aalsmeerderdijk	Hoge snelheden/weinig snelheidsremmende maatregelen	nee	nee	Aanvullende maatregelen bezien	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
33	Nieuwe Meer/Nieuwemeerdijk	Fietspad naar Oude Haagseweg is met voorrang geregeld, terwijl binnen een 30km-zone alles gelijkwaardig moet zijn.	nee	nee	geen maatregel Slecht zicht vanaf fietspad op Nieuwemeerdijk vanwege kolom viaduct, daarom is fietspad rood (attending, maar uit de voorrang).	Geen maatregel
36	Badhoevedorp/Nieuwemeerdijk	krappe vormgeving kruising met Toevluchtstaat, waardoor de stoep wordt gebruikt als er een wachtrij voor de brug staat	nee	nee	Op lange termijn herinrichting	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
37	Badhoevedorp/Nieuwemeerdijk	Voor kruising met Burg. Amersfoortlaan ontstaat wachtrij die fietsstrook blokkeert, waardoor onvoldoende ruimte voor fietsers.	nee	nee	Op lange termijn herinrichting (opvangfietspad)	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
38	Badhoevedorp en Lijnden-Akerdijk	Smalle rijbaan bij langs parkerende auto's en te weinig snelheidsremmende maatregelen	nee	nee	Op lange termijn herinrichting beleidsbeslissing in het kader van categoriseringsplan/Deltaplan Bereikbaarheid	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid (geen maatregel)
39	Zwanenburg/Zwanenburgerdijk	Bord bebouwde kom ver buiten de bebouwing, snelheidsregime ongeloofwaardig.	nee	nee	Op middellange termijn verplaatsen samen met fysieke maatregel 50 km zone Zwanenbrug.	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
43	Vijfhuizen/Vijfhuizerdijk	chicanes in bocht slecht zichtbaar	nee	nee	zichtbaarheid is goed, markering laten onderbreken ter hoogte van versmalling en parkeerplekken. Eventueel plaatsen (verplaatsbare) snelheidsdisplays.	markering aanpassen uit algemene verkeersmiddelen
44	Vijfhuizen/Vijfhuizerdijk	Ter hoogte van de woonboten is de rijbaan smal, hoge snelheden	nee	nee	maatregel onderzoeken in relatie tot aanpassing wegcategorisering	Middel(lange) termijn Deltaplan Bereikbaarheid
45,2	Chicanes verwijderen	Bij het opheffen van een chicane een flitspaal terugplaatsen	nee	nee	Allereerst nagaan of verplaatsing chicanes kan. Het plaatsen van een flitspaal is afhankelijk van uitkomst overleg met OM en Regiopolitie. Locatie moet voldoen aan criteria OM t.a.v. snelheidsovertreders en ongevallencijfers.	Handhavingstraject Middellange termijn, overleg met OM en Regiopolitie

Overige knelpunten (middel)lange termijn Evaluatie Ringdijkbeleid

Nummer knelpuntlijst	Dijkvak	Knelpunt	Verkeersonveilig?	Snel op te lossen?	Oplossing/maatregel	Planning
47	Spitsafsluiting van Nw. Meerdijk	Een spitsafsluiting van de Nieuwemeerdijk op het deel ten noorden van de op/ en afritten ontmoedigt sluipverkeer.	nee	nee	Middellange termijn maatregel, voorbereidingstijd nodig. Allereerst een planstudie uitvoeren waarin alle belangen worden afgewogen. Maatregel is besluitplichtig.	Middellange termijn relatie Deltaplan Bereikbaarheid
50,1	Auto's negeren 30km/u.	Betere aanduiding 30km/u inrichting	nee	nee	Middellange termijn bezien aanvullende maatregelen	Middellange termijn relatie Deltaplan Bereikbaarheid
53,1	Vrachtwagenproblematiek	Dorpsraden missen de verwerking van eerdere nota vrachtwagenproblematiek in korte termijn aanpak	nee	nee	nader onderzoek naar vrachtwagenproblematiek en vervolgens bewegwijzering voor vrachtverkeer op basis van kwaliteitsnetwerk (navigatiesysteem) doorvoeren.	Middellange termijn relatie Deltaplan Bereikbaarheid